ANTİK ÇAĞ'DAN XXI. YÜZYILA

BÜYÜK İSTANBUL TARİHİ

İKTİSAT

ULAŞIM VE HABERLEŞME

CİLT 6



PROJE YÖNETİCİSİ

M. Âkif Aydın

EDİTÖR

Coşkun Yılmaz

BÜYÜK İSTANBUL TARİHİ

CİLT VI

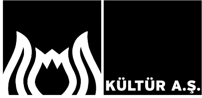
PROJE YÖNETİCİSİ
M. Âkif Aydın

EDİTÖR
Coşkun Yılmaz

YAYIN KURULU
M. Âkif Aydın
Coşkun Yılmaz
Feridun M. Emecen
Yunus Uğur
Tuncay Başoğlu
Mehmet İpşirli
Coşkun Çakır

KÜLTÜR A.Ş.
Genel Müdür
Nevzat Kütük
Proje Koordinatörü
Fatih Yavaş

İBB KÜLTÜR AŞ.



Maltepe Mahallesi
Topkapı Kültür Parkı
Osmanlı Evleri
Topkapı Zeytinburnu
34010 İstanbul
T: +90 0212 467 07 00
iletisim@kultursanat.org
www.kultursanat.org
ISBN (Takım): 978-605-9132-16-9
ISBN: 978-605-9132-25-1
Seri No: Tarih Serisi - 1
Yayınevi No: 15321

BÖLÜM EDİTÖRLERİ
Dünya Ölçeğinde İstanbul
Yunus Uğur

Topoğrafya ve Yerleşim
Mehmet Karakuyu

Siyaset ve Yönetim
Feridun M. Emecen
Coşkun Yılmaz

Demografi
Yunus Koç

Toplum
Arif Bilgin

Din
Hür Mahmut Yücer

İktisat
Coşkun Çakır

Ulaşım ve Haberleşme
Ali Akyıldız

Edebiyat, Kültür ve Sanat
Hatice Aynur

Mimari
H. İbrahim Düzenli

Eğitim, Bilim ve Teknoloji
Mehmet İpşirli
Salim Aydüz

Söyleşi: Hafızalarda İstanbul
Beşir Ayvazoğlu

BİLİM VE DANIŞMA KURULU
A. Haluk Dursun
Abdülhamit Kırmızı
Ahmet Emre Bilgili
Beşir Ayvazoğlu
Cemalettin Şahin
Çiçek Derman
Erhan Afyoncu
Fikret Sarıcaoğlu
Halil İnalcık
İlber Ortaylı
İskender Pala
İsmail E. Erünsal
Kemal Beydilli
Korkut Tuna
Mehmet Genç
Mustafa İsmet Uzun
Orhan Okay
Ömer Faruk Harman
Sadettin Ökten
Turhan Kaçar
Uğur Derman
Uğur Tanyeli

İLMÎ REDAKSİYON
Feridun M. Emecen
Kemal Beydilli
Tuncay Başoğlu
Ömer Faruk Harman
Mustafa İsmet Uzun
Turhan Kaçar
Cemalettin Şahin

RESİM ALTI METİNLERİ
Uğur Demir
Kemal Beydilli

SON OKUMA
Mustafa Birol Ülker

GÖRSEL EDİTÖR
Uğur Demir

GÖRSEL ARAŞTIRMA
M. Esat Coşkun
M. Erhan Demir
A. Fatih Yılmaz
Ahmet Önal
Hasan Yapıcı
Kemalettin Kuzucu
Ramazan Demir
İrfan Dağdelen

FOTOĞRAF
İsmail Küçük
Coşkun Aydın
A. Bilal Arslan
M. Esat Coşkun
Ersin Çetintaş
Ahmet Akman
Sercan Samancı
TSM- BOA- SMEY
İBB ATATÜRK
KÜTÜPHANESİ
İSAM

İMLA VE TASHİH KONTROL
Mustafa Demiray

TASHİH KOORDİNASYONU
Sabahattin Yenice

BİBLİYOGRAFYA KONTROL
Abdülkadir Şenel

TASHİH
Pelin Aslan
Aylin Samancı
Semih Atiş

TASARIM
Bülent Erkmen

GRAFİK UYGULAMA
Barış Akkurt, BEK
Emre Çelik, BEK
Merve Çakıroğlu, MAS
Önder Sakıp Dündar, BEK
Sarp Sözdinler, BEK

BASKI VE RENK AYRIMI
Mas Matbaacılık A.Ş.
Hamidiye Mahallesi,
Soğuksu Caddesi, No: 3
Kağıthane – İstanbul
Tel: 0212 294 10 00
info@masmat.com.tr
Sertifika No: 12055



İcadiye Bağlarbaşı Caddesi
No: 40 Üsküdar 34662 İstanbul
T: +90 0216 474 08 50
isam@isam.org.tr
www.isam.org.tr



İSTANBUL
2015


ANTİK ÇAĞ'DAN XXI. YÜZYILA
BÜYÜK
İSTANBUL
TARİHİ
İKTİSAT
ULAŞIM VE HABERLEŞME

TAKDİM

M. ÂKİF AYDIN
PROJE YÖNETİCİSİ

Bu şehr-i Stanbul ki bî-misl ü bahâdır
Bir sengine yekpâre acem mülkü fedâdır
Nedim

Dünyada İstanbul kadar siyasi, ekonomik, kültürel, stratejik ve hatta dinî bakımlardan tarihe damgasını vuran pek az şehir vardır. İstanbul deyince Roma/Bizans ve Osmanlı imparatorluklarına başkentlik etmiş, iki kıtayı, dolayısıyla iki dünyayı ve iki büyük denizi birleştiren bir şehirden bahsediyoruz. Dünya siyasetine ya bu şehirden veya bu şehrin duruşu dikkate alınarak yön verilmiştir. İstanbul her dönemde dünya ticaretinin gözdesi olan bir şehir olma özelliğini korumuştur. Bu sebepledir ki her dönem İstanbul çok kalabalık bir nüfusu ve zenginliği kendisine çekmiştir.

İstanbul'un önemi ve büyüklüğü bunlarla da sınırlı değil. Doğu Ortodoks kiliselerinin en büyüğü, Rum Ortodoks Kilisesi, Hristiyanlığın Bizans'ta resmen kabulünden beri hep bu şehirde öğretilerine, yönlendirmelerine en fazla değer verilen bir dinî merkez olarak varlığını sürdürmüştür. Yine bu şehir Yavuz Sultan Selim'den itibaren hilafetin kaldırılmasına kadar dört asır İslam hilafetine makar olmuş ve dünya Müslümanlığının gözü ve gönlü hep bu şehre çevrilmiştir.

Bu durum aynı zamanda sivil ve dinî mimarinin en güzide eserlerinin neden bu şehirde toplandığını da izah etmektedir; mimarlar, sanatkârlar en görkemli eserlerini bu şehirde ortaya koyma imkânı bulmuşlar, bunun için çabalamışlardır. Doğu mabetlerinin en eskilerinden birisi olan Ayasofya hâlâ ilk yapıldığı görkemiyle bu şehirde ayakta. Kız Kulesi ve Galata kulesi hala İstanbul'un simge eserlerinden. İslam mimarisinin en göz alıcı eserleri Fatih, Beyazıt, Süleymaniye, Şehzadebaşı, Sultanahmet camileri başta olmak üzere Osmanlı cami mimarisinin en güzide örnekleri hâlâ bu şehrin müminlerine hizmet ediyor. Köprüler, su kemerleri, sarnıçlar ve bentler burada yaşayanların hayatlarını kolaylaştırmak için şehrin muhtelif yerlerine ve civarına damgasını vurmuş medeniyet eserleri. Büyük Saray'ın kalıntıları, Ayvansaray'daki Tekfur Sarayı, Doğu Roma/Bizans, Topkapı Sarayı Osmanlı yönetimin/medeniyetinin izlerini günümüze taşıyor. Özellikle Topkapı Sarayı sergilediği tevazu ve ihtişamla Osmanlı İmparatorluğu'nun dayandığı dinamikleri anlatıyor gibi. Boğaziçi ve Adalar Osmanlı saray mimarisinin ve sivil mimarinin en güzel eserlerini bünyesinde taşıyor.

Sadece mimari ve tabii güzellikler değil, kültürel zenginlikler de bu şehre damgasını vurmuştur. İki büyük hukuk sistemi, Roma ve İslam hukuklarının en önemli iki derlemesi *Corpus Iuris Civilis* ve *Mecelle-i Ahkâm-ı Adliyye* bu şehirde hazırlandı. Bizans ve Osmanlı kültür ve sanatlarının en güzel eserleri bu şehirde ortaya kondu. İstanbul bütün imparatorluktaki en değerli kültür ve sanat adamlarını kendine çekti, bünyesinde yetiştirdi. Bâkî, Nedim, Nef'î, Şeyh Galip, Yahya Kemal, Necip Fazıl şiirlerini bu şehirde yazdılar. Şeyh Hamdullah, Karahisarî, Kazasker Mustafa İzzet, Hasan Rıza, Sami Efendi en güzel hatlarını burada meşk ettiler. Ortodoks Kilisesi'nin en güzel ilahileri bu şehirde bestelendi. Hafız Post, Buhurîzade Mustafa Itrî, Hammamîzade İsmail Dede Efendi, Zekâî Dede, Sultan III. Selim, Nâyî Osman Dede, Hacı Arif Bey, Tanburî Cemil dinî ve lâdinî en güzel bestelerini bu şehirde yaptılar. Nedim'in bir sengine acem mülkünü feda etmesi bu kültürel zenginlik sebebiyle de olmalı.

İstanbul'un stratejik önemini anlatmaya gerek var mı? Doğu'ya söz geçirmek isteyen Batı, Batı'ya hâkim olmak isteyen Doğu hükümdarlarının gönlünde hep İstanbul'a sahip olmak var olmuştur. Sıcak denizlere inme hayali kuran Kuzey'in hedefinde de Akdeniz'e geçişin anahtarı olan İstanbul vardır. Hz. Peygamber'in Müslümanlara müşterek bir hedef olarak İstanbul'u göstermesi ve sonrasında nice İslam ordularının fetih için bu şehre yönelmesi boşuna değildir. Bu yönleriyle İstanbul'a sahip olmak hem bir mazhariyettir hem de o nisbette bir sorumluluk.

Kabul etmek gerekir ki Cumhuriyet yönetimi biraz başkent Ankara'yı ortaya çıkarmak düşüncesiyle biraz Osmanlı tarihine soğuk bakışının etkisiyle İstanbul'u ikinci plana itmeye, onun ihtişamını ve bir ülke için sunduğu imkânları görmezlikten gelmeye çalıştı. Şehrin imparatorluğun son yıllarında sahip olduğu bir milyon iki yüz bin nüfusun Cumhuriyet'in ilk yıllarında beş yüz bine düşmüş olması hem bu bakışın ve hem de devletin küçülmesinin kaçınılmaz sonucu gibidir. En az bir çeyrek asır şehre ciddi hiçbir yatırım yapılmadı.

Ne var ki İstanbul öyle kolaylıkla ikinci plana atılacak, unutturulacak, ihtişamı görmezlikten gelinecek bir

şehir değildi. 1950'lerden itibaren yavaş yavaş, 1980'lerden itibarense süratli bir şekilde İstanbul, dünya şehirleri arasında hak ettiği yeri almaya başladı. Bugün Türkiye'nin sanayi, iktisat ve ticaret hayatının kalbi bu şehirde atıyor, bünyesinde mevcut üniversiteler, yayın kuruluşları ve her türlü sanat etkinlikleriyle ülkemizin eğitim, kültür ve sanat hayatına burası yön veriyor. Barındırdığı Hristiyan-Bizans ve Osmanlı-İslam medeniyetinin en güzide eserleri, Haliç, Boğaziçi ve Adalar başta olmak üzere sahip olduğu tabiat güzellikleri geçmişte olduğu gibi bugün de İstanbul'un güzelliğine güzellik katmaya devam ediyor.

Evet, böyle bir şehre sahip olmak gerçekten büyük bir mazhariyettir. Fakat aynı zamanda bir sorumluluktur. Onu tarihî, kültürel ve doğa güzellikleriyle birlikte koruma sorumluluğu. Gelecek nesillere güzide bir emanet olarak tevdi etme sorumluluğu. Bu sorumluluk sadece onu korumanın omuzlarımıza yüklediği bir sorumluluk değil, onu şimdiki ve gelecek nesillere bütün yönleri ve zenginlikleriyle tanıtmak da buna dâhildir. Sorumluluğumuzu artıran ve biraz da şehrin büyüklüğüne dikkatimizi bir kez daha çeviren, Marmaray kazıları başta olmak üzere son zamanlarda yapılan arkeolojik kazıların İstanbul'un 8000-8500 yıllık bir tarihinin olduğunu gözlerimizin önüne sermesiydi.

Bu sorumluluk bilinciyle üç yüz kadar bilim adamının desteğini alarak bu şehre, bu şehrin tarihî ve aktüel kimliğine yakışır bir tarihini yazmaya koyulduk. Bu çalışmayı ortaya koyan yönetim ve bilim ekibi kısa zamanda bu çapta bir eseri hayata geçirmek için geceyi gündüze kattı. Bunu yaparken kuru bir siyasi tarih veya sosyal tarih ortaya konulsun istenmedi. On üç ana konu tespit edilerek, tarih öncesinden günümüze kadar İstanbul bütün yönleriyle insanımızın bilgi ve dikkat alanına getirilmek istendi.

Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi on üç ana bölüm halinde tematik olarak planlandı ve hazırlandı. İlk bölümde "İstanbul'un Emperyal Dönüşümleri" ve dünya tarihindeki yeri ortaya konmaya çalışıldı. Onları "Topoğrafya ve Yerleşim", "Siyaset ve Yönetim", "Demografi", "Toplumsal Hayat", "Dinî Hayat", "İktisat, Ulaşım ve Haberleşme", "Edebiyat, Sanat ve Kültür", "Mimari", "Eğitim, Bilim ve Teknoloji" bölümleri takip etti. Son bölümde hayatlarını veya hayatlarının büyük kısmını İstanbul'da geçirmiş kültür, sanat ve bilim adamlarıyla yapılan konuşmaları içeren "Hafızalardaki İstanbul" yer aldı

Elinizdeki İstanbul tarihinin bir şehir tarihi olmanın ötesinde özellikler taşıdığının altını çizmek gerekir. Bizans İmparatorluğu döneminde Doğu Roma, Osmanlı İmparatorluğu döneminde geniş Osmanlı coğrafyası bu şehirden yönetildiği ve ona buradan yön verildiği için İstanbul tarihi aynı zamanda önemli ölçüde Bizans ve Osmanlı tarihidir. Çünkü bu şehirdeki gelişmeler her iki imparatorluğu derinden etkilemiştir.

Şurasını da özellikle vurgulamak gerekir. İstanbul tarihi ele alınan on üç ana konuyla ilk defa bu ölçüde siyasi tarihin dışına çıkmış, din, eğitim, bilim, teknoloji, sanat, kültür, iktisat, hukuk tarihi, diğer konuların ve özellikle sosyal tarih araştırmalarının konusu olmuştur.

Eserin ortaya çıkmasında editörümüz Coşkun Yılmaz'ın olağanüstü çabası, günler geceler boyu devam eden mesaisi başat rolü oynadı, şükran borçluyuz. Öte yandan, bölüm editörlerinin ve yayın kurulunun çabaları ile redaksiyon, bilim ve danışma kurulunun katkılarını da burada teşekkürle anmalıyım.

Bu çalışmanın ortaya çıkmasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş.'nin ısrarlı taleplerinin belirleyici olduğunun altını çizmeliyim. Başından beri İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanı Dr. Mimar Kadir Topbaş bu projeyle yakından ilgilendi, destek verdi. Doğrusunu ifade etmek gerekirse böyle ağır bir yükün altına girerken onun desteğine her zaman güveneceğimizi biliyorduk. İstanbul'u geliştirme ve yaşanır bir şehir yapma desteklerine kültür alanında elimizden geldiğince bir katkı düşüncesiyle bu yükü üstlendik. Kitabın, muhtevasının ötesinde elinizdeki şekil güzelliği ve mükemmelliği içinde sunulmasında Kadir Topbaş'ın yakın ilgisinin ve katkısının büyük rolü var. Kendisine şahsım ve İstanbul Tarihi ekibi adına en samimi şükranlarımı sunarım.

Kültür A.Ş.'nin o dönemki genel müdürü Sabri Dereli'nin, sonraki genel müdür Nevzat Kütük'ün her zorluğumuzu aşma yolundaki gayretleri olmasaydı böyle bir projenin gerçekleşmesi mümkün olmayabilirdi.

Şüphesiz şükran duymamız, minnet duygularımızı belirtmemiz gerekenler sadece bunlarla sınırlı değil. Çok geniş bir bilim adamları kadrosuna, kurumlara, kuruluşlara, yetkililere şükran hislerimizi ifade etmemiz gerekir. Teşekkür sayfasında bunların oldukça geniş ama tam olmayan bir listesini vermeye çalıştık. Nasıl ifade edersek edelim layıkı veçhile teşekkürden aciz olduğumuzu belirtmeliyim.

On ciltlik *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*'yle bu şehrin büyüklüğüne layık bir eser ortaya koyabilmiş, onun zenginliklerini ve dünya siyasi, sosyal, ticari ve kültürel tarihindeki yerini gereği gibi belirtebilmişsek kendimizi bahtiyar hissedeceğiz.

Saygılarımla.

ÖNSÖZ

COŞKUN YILMAZ
Editör

"Şehirlerin Sultanı"...

Hiçbir şehir bu tanımlamaya İstanbul kadar layık görülmemiştir... Doğal güzelliğiyle, coğrafi konumuyla, stratejik mevkiiyle, kadim medeniyetlere ev sahipliği yapmış olmasıyla, tarihî geçmişiyle, askerî önemiyle, ticari fonksiyonuyla, dinî merkez oluşuyla, siyasi rolüyle, toplumsal yapısıyla, demografik zenginliğiyle, kültürel renkliliğiyle, bilimsel, kültürel ve hukuki birikimiyle, entelektüel ortamıyla, mimari anıtlarıyla, payitahtlığıyla ve de Boğaz'ı, Haliç'i ve Marmara'sıyla! ...

"İmparatorlar ve Sultanlar Şehri"dir İstanbul... Roma, Doğu Roma/Bizans ve Osmanlı gibi dünya tarihini şekillendiren büyük imparatorluklara 1600 sene (330-1923) payitahtlık yapmış ve yeryüzünün en uzun ömürlü başkenti unvanını almıştır. Hiçbir şehir, imparatorları/sultanları açısından İstanbul'unki kadar uzun bir listeye ev sahipliği yapmamıştır. 95 Roma/Bizans imparatoru ve 30 Osmanlı padişahı bu şehirde hüküm sürmüştür.

"Payitaht-ı Zemin/Yeryüzünün merkezi"dir İstanbul. Bunda Boğaz'ın etrafında konumlanması yanında, Doğu ve Batı'nın bitiş ve başlangıcını kendi sınırlarında barındırmasının da önemli bir rolü vardır. Jeopolitik konumu, askerî, siyasi ve dinî etkisiyle de "Dünya başkenti", "Şehirler kraliçesi", "Belde-i tayyibe/Kutsal belde", "Ümmü'd-dünya/Dünyanın annesi"... şeklinde isimlendirilmektedir ki, bunlar İstanbul'un konumuna vurgu yapan tanımlamalardan bazılarıdır...

Bir şehir devleti olarak tarih sahnesine çıkan, yolculuğuna imparatorluklar payitahtı olarak devam eden İstanbul, kurucu, inşacı ve kuşatıcı kimliği, farklı tecrübeleri bir arada barındıran bünyesi ve kadim geleneği ile insanlığın sadece geçmişine değil ufkuna da hitap eden en önemli ve dönüştürücü medeniyet merkezlerinden birisidir.

Hristiyanların ilk başkenti İstanbul'dur. İlk Hristiyan imparator Konstantin tarafından ilk Hristiyan imparatorluğun başkenti olarak tasarlanıp geliştirilen İstanbul, Ayasofya başta olmak üzere bu dinin kadîm ve görkemli abidevi yapılarını bünyesinde barındırır. Hristiyanlık tarihinin mühim olaylarının mekânı ve en büyük iki mezhebinden birisinin, Ortodoksluğun kurucu merkezi, patrikhanesinin de ev sahibidir.

İstanbul Müslümanlar için, fethi Hz. Muhammed tarafından müjdelenen, fâtihi ve ordusu övülen, mukaddes bir hedef ve Müslümanlara 400 sene "Dârü'l-hilâfeti'l-aliyye" olmuş, "hilâfet merkezliği" yapmış bir şehirdir. Kudüs hariç hiçbir şehir iki dinin mensupları tarafından burası kadar kutsal kabul edilmemiştir.

Müslümanlar ve Hristiyanlar kadar eski bir geçmişe sahip olmamakla birlikte İstanbul'un Museviler için de ayrı bir önemi vardır. Zorla din değiştirmeye mahkûm edildikleri, bunu kabul etmeyenlerin ise katledildiği veya sürgüne zorlandıkları İspanya, Portekiz ve diğer Avrupa ülkelerinde yaşam imkânı bulamayan Yahudilerin inançlarını özgürce yaşadıkları ve korundukları bir merkez olmuştur İstanbul.

Geçmişten devraldığı beşerî birikimi yeni katılımlarla zenginleştirip, bütün insani renklere kendi iklimlerinde yaşama imkânını sunan, dünyanın en zengin dinî ve etnik çeşitliliğine sahip Osmanlı İstanbul'u, demografik zenginliği, şahitlik ettiği ve sahnesi olduğu olaylar, kültürel renkliliği, farklı inanç mensuplarının yaşamlarındaki serbestlik ve kimliklerini ifade açısından, uzun asırlar din ve mezhep kavgalarıyla yoğrulan Avrupa'nın önde gelen yerleşim merkezlerine kıyasla "Dünyanın Sığınağı" kabul edilmiş bir şehirdir

Tarih sahnesine İstanbul'dan önce, onunla beraber veya daha sonra çıkmış hiçbir şehir, onun mirasıyla ve etkinliğiyle yarışamaz. Hangi metropolün geçmişi binlerce yıllık bir derinliğe sahiptir? Yarımburgaz kazıları İstanbul yakın bölgesindeki tarih izlerini MÖ 800 binlere taşımaktadır. Marmaray çalışmaları sırasında Yenikapı'da yapılan kazıların bulguları ise bizzat Suriçi İstanbul'unun yerleşim tarihini günümüzden yaklaşık 8500 yıl geriye götürmektedir. Bu bulgular ışığında İstanbul, insanlığın etkinliği süreklilik arz eden en eski yerleşim birimlerinden biri olarak öne çıkmaktadır.

Geçmişte yoğun nüfusu olan, başkentlik yapan veya planlı şehirciliğin ilk örneklerini oluşturan birçok önemli yerleşim merkezi bugün arkeolojik, tarihî ve turistik özellikleriyle gündemdedir. İstanbul ise tarihî derinliği, etkin sürekliliği ve eserleriyle çağdaşları veya sonraki büyük şehirlere kıyasla özel bir konuma sahiptir. Roma döneminde İstanbul ile mukayese edilebilen

veya tarih sahnesinde yer alan Venedik, Cenova, Roma, Sicilya, İskenderiye, Antakya, Beyrut, Bağdat, İznik... benzeri bir devamlılığı sürdürememiştir. Bu durum geçmişleri ve gelecekleri itibariyle Osmanlı İstanbul'uyla mukayese edilebilecek şehirler için de geçerlidir. Londra, Paris, Amsterdam, Viyana, Lizbon, Roma... Halep, Şam, İskenderiye, Kahire, Bağdat, İsfahan...

İstanbul etkin sürekliliğini tarihin her döneminde devam ettirmiş, XV. yüzyılın başlarında sendelemesine, XX. yüzyılın ilk yarısında konum değiştirmesine rağmen yüzyılın ikinci yarısında yeniden yükselişe geçerek dünya metropolleri arasındaki yerini tekrar almıştır. Bu durum, dinamik yapısını her zaman koruyan İstanbul'un kendi küllerinden doğmaya devam ettiğini, geçmişin medeniyet birikimi yanında geleceğin medeniyet tasavvurunda da rol sahibi olduğunu göstermektedir.

İstanbul'u tanımlamak için kullanılan isimlerin listesi bile bu şehrin zenginliğini, tarihî fonksiyonunu, konumunu, renkliliğini, kültür ve inanç iklimini, farklı toplumlar tarafından algılanma biçimini ve iddiasını yansıtmaktadır. Tarihî kayıtlarda bilinen en eski ismi Bizantion olan şehir, 330'da Roma İmparatorluğu'nun merkezi buraya taşınınca Secunda Roma/İkinci Roma ve Nova Roma/Yeni Roma olarak anılmıştır. Araplar için Rûmiyyetü'l-kübrâ, Taht-ı Rûm, Gulgule-i Rûm'dur. İstanbul, İran-Ordu dili için Taht-ı Rûm, Kayser-i Zemin'dir. Şehrin başkentlikten sonraki en yaygın ismi, banisi Konstantin'den hareketle Konstantinopolis'dir. Bunun, Araplar ve Osmanlılar gibi Müslümanlardaki karşılığı Hz. Peygamber'in Fetih hadisinde ifadesini bulan Kostantiniyye'dir ve bu isim, resmî yazışmalarda, literatürde ve sikkelerde varlığını Osmanlı Devleti'nin son dönemlerine kadar sürdürmüştür. Yazılı kaynaklardaki kullanımı X. yüzyıla kadar uzanan ve Osmanlı fethinden sonra yaygınlaşan İstanbul isminin aslında Konstantinopolis'ten bozma olduğuna; genel kabul görmüş "is-tin-polis" (=şehre) kalıbından geldiğine dair nitelendirmenin, yakışan bir "fantezi"den öteye geçemeyeceğine yeni araştırmalarda işaret edilmektedir. Bu isimlere zaman zaman, İstanbul'dan üretilen, hatta benzetmesi Fatih Sultan Mehmed'e atfedilen "Müslümanın bol olduğu yer" anlamında "İslambol" eşlik etmiş; XV. yüzyılda kimi resmî kayıtlarda görünen İslambol, bazı Osmanlı sultanlarının bastırdığı paraların üzerinde de yer bulmuştur. Yine Hasretü'l-mülûk, Payitaht-ı Saltanat, Tahtgâh-ı Saltanat, Makarr-ı Saltanat, Darü's-Saltanat-ı Aliyye, Dârü'l-hilafe, Dârü'n-nasr, Medînetü'l-muvahhidîn, Deraliyye, Mahrûse-i Saltanat, Dergâh-ı Muallâ, Südde-i Saâdet, Dersaâdet, Âsitâne... Osmanlıların kullandığı isim ve unvanlardan bazılarıdır.

Avrupalılar İstanbul'un Türklerin eline geçmesinden ötürü şehri "Konstantinopolis" yerine "Türkopolis" olarak isimlendirmişse de bu isim yeni mukimleri tarafından kullanılmamıştır. İstanbul'un yukarıdakiler dışında da çeşitli dillerde farklı isimleri vardır. Şehrin adı İskandinav halkları arasında büyük şehir anlamında Miklagrad, Slav dünyasında Çar Şehri anlamında Tsargrad/Carigrad, yine aynı anlamda Grekçe Vasileos Polis, İbranice Kustandina/Kostan'dır. XVII. yüzyılda Evliya Çelebi okurlarına İstanbul'un farklı milletler tarafından kullanılan ve şehrin tarihteki algısına ve zenginliğine delalet eden uzun bir isim listesi verir.

Sahiplerini emperyal bir güce dönüştüren İstanbul aynı zamanda, XIV-XV. yüzyıllarda Bizans'ta, XIX. yüzyılda Osmanlılarda olduğu gibi, "Devleti Koruyan Şehir"dir. "İstanbul'a sahip olan dünyaya sahip olur" hükmünce egemen güçler, dengelerin sarsılmaması için şehrin el değiştirmemesi yolunda gayret göstermişlerdir. Diğer taraftan İstanbul, kurulduğu andan itibaren bir "esirgemenin" kanatları altında olduğuna inanılan ve bu inancın dua mahiyetinde unvanlara dönüştüğü bir şehirdir. Allah tarafından korunan, himaye edilen anlamındaki "Mahmiye-i İstanbul" veya "Mahrûse-i İstanbul", bunların en çok kullanılanıdır.

Uzayıp giden isim listesine rağmen bu belde sakinleri tarafından "şehir" olarak anılmaktaydı. "Bu gün şehre indin mi?" yakın zamanlara kadar İstanbulluların birbirlerine sordukları sorulardandı. Çünkü burası imparatorluklar başkentidir. En gelişmiş kurumlar, devasa binalar, abidevi mabetler buradadır. Burası siyasi, dinî ve kültürel temsil yeridir. Estetiğiyle, beşerî ilişkileriyle, hukukuyla, örfüyle, alt yapısıyla, imkânlarıyla, yaşam standardıyla hayatın en üst düzeyde devam ettiği yerleşim birimidir. Büyük bir güç ve medeniyet merkezidir. Onun için burası ismi açıkça dile getirilmeye ihtiyaç duyulmayan "şehir"dir ve şehir denince akla İstanbul, "şehrî" denince de İstanbullu gelirdi! Bugün ise tek bir isim hâkimdir: İstanbul.

Modern dünyayı şekillendiren gelişmelere merkezlik eden İstanbul, tarihi boyunca hep talep edilen, belki de yeryüzünde en çok arzulanan, orduların ve sultanların hayallerini süsleyen bir şehirdir. Ediplerin, seyyahların, bilginlerin, müverrihlerin, araştırmacıların en güzel eserlerine konu olan İstanbul'un, tarihin akışı içerisinde karakteristik özelliği "özne" bir şehir oluşudur. Yani sahiplerinin ve şehir sakinlerinin ufuklarını yönlendiren, dünyaya bakışlarını ve hayat tarzlarını belirleyen bir rolü vardır. Uzun tarihinde kısa süreli iniş çıkışları olmuşsa da her zaman dünya sahnesinde varlığını hissettiren ağırlık merkezlerinden birisidir. İstanbul, tarihin yaşandığı ve

yapıldığı, tarihin seyrine tesir eden nice olaylara sahne olmuş, şahitlik etmiş, dünya tarihinde iz bırakmış bir merkezdir.

Bu çerçevede "özne" ya da "etken" bir role sahip şehirlerin ve tarihsel olayların her yeni nesilde, zihnî iklimde ve tarihsel bağlamda tekrar ele alınması, anlaşılması ve konuşturulması gereklidir. Roma ile başlayan, ancak konumunu Doğu Roma/Bizans ve Osmanlı ile uzun soluklu imparatorluklar merkezi olarak devam ettiren İstanbul'un tarihinin bütüncül bir anlayışla yeniden yazılması, çokça dile getirilen İstanbul merkezli bir dünya tarihi yazımının da ön adımıdır. İstanbul'un tarihini yazmak sadece bir şehrin tarihini ortaya koymak değildir. Aynı zamanda asırların birikimine ve insanlık tarihinin dönüm noktalarına da ışık tutmaktır. Dünya tarihi yazmak nasıl zihnî ve sosyopolitik bir iddianın göstergesi ise şehrin, özellikle de İstanbul'un uzun tarihini yazmak da başlı başına iddialı bir duruştur.

İstanbul'un uzun tarihine dair pek çok kaynak ve araştırma bulunmaktadır. Ancak bunlar bir bütünü tamamlayan parçalar olmaktan ziyade farklı neden ve amaçlarla hazırlanmış, şehrin tarihinden kesitler sunan eserlerdir. Az sayıdaki İstanbul monografisi ise hacim ve kapsam itibariyle sınırlı çalışmalardır. Bilgi ve yorumlarıyla şehrin tarihine önemli katkılar sunan elimizdeki binlerce çalışma dağınık ve parçalı bir görünüş arz etmektedir. Bu durum her veçhesiyle şehrin kapsamlı bir tarihinin yazılmasını zorunlu kılmıştır.

İstanbul'u tarihî bütünlüğü içerisinde ortaya koyan eserlerin yetersizliği, büyük dünya şehirleri hakkında yazılmış tarihlere bakılınca daha da göze batmaktadır. Bugün metropol olan fakat tarihî derinlik ve etkinlik hususunda İstanbul ile mukayese dahi edilemeyecek olan, birkaç yüz yıllık geçmişe sahip New York hakkında onlarca büyük şehir tarihi vardır. Örneğin Edwin G. Burrows ile Mike Wallece'nin yazdığı ve Oxford Üniversitesi'nin yayınladığı Pulitzer ödüllü *Gotham: A History of New York City to 1898* (Oxford 2000) kitabının hacmi 1.500 sayfa civarındadır ve esasen şehrin 200 yıllık tarihini anlatmaktadır. Aynı şekilde çok yeni bir şehir olan Chicago'nun *A History of Chicago* başlıklı 3 ciltlik (Bessie Louise Pierce, Chicago Üniversitesi, Chicago 1937) tarihi, erken sayılabilecek bir tarihte kaleme alınmıştır. XVII. yüzyılda dünyaya adını duyuran Londra'nın ise 45 yıl önce yayınlanan *History of London* isimli 6 ciltlik (Secker and Warburg, London 1971) bir tarihi vardır. Londra ile ilgili ayrıca 1900 yılından başlayıp devam eden ve 45 cildi bulan *Survey of London* isimli bir çalışma da mevcuttur. Roma, Atina, Pekin, Paris, Kahire ve diğer bazı şehirlerin de kendi dillerinde oldukça hacimli tarihleri vardır. Birçok şehrin ansiklopedik tarzda yani maddeler halinde yazılan tarihleri de bulunmaktadır.

Elinizdeki *Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*, kentin tüm tarihî dönemlerini ele almasıyla alanındaki en hacimli ve kapsamlı çalışma olma özelliğine sahiptir. Yine de İstanbul'un büyük tarihsel birikimi yanında mütevazı bir ilk adım olarak değerlendirilmelidir. Şüphesiz İstanbul, bu eserin hazırlıkları sırasında daha da iyi anlaşılmıştır ki, hakkında çok daha ayrıntıya sahip eserlerin yazımını zaruri kılan bir şehirdir.

İstanbul gibi tarihî derinliğe sahip, hele de bu kadar çok açık uçlu ve birbiriyle bağlantılı temaları olan bir şehrin tarihini yazmak oldukça güç bir iştir. Bunun için, organizasyon kabiliyetinin, planlama becerisinin, imkânların temin edilmesinin ve uzmanlığın yanında içerik ve biçimi ile model olabilecek önerilerin ve örnek çalışmaların devreye girmesi icap etmiş ve böylesi bir çalışmada ilk iş, İstanbul'un uzun tarihini ele almanın yöntem ve modelini belirlemek olmuştur. Zira doğru bir yöntem belirlenemezse ortaya çıkan eserin arzu edilen katkıyı sağlaması da mümkün olamaz. Bu çerçevede *Büyük İstanbul Tarihi*'nin hazırlık safhasında üzerinde en çok durulan konular, ilke ve yöntem meseleleriydi. Ön hazırlıklarını yayın kurulu üyemiz Yunus Uğur'un yürüttüğü bu süreç yayın kurulumuzda etraflıca değerlendirilmiş, bölüm editörlerimizin ve bilim kurulu üyelerimizin fikirlerine müracaat edilmiş, pek çok uzmanın görüş ve önerileri alınmak suretiyle takip edilecek ilkeler ve yöntem belirlenerek özgün bir eser hazırlanmasına gayret edilmiştir. Neticede bu süreçteki tartışmalar ve öneriler hem bu kitabın yazımına hem de genel olarak Türkiye'deki şehir tarihi yazımına önemli katkılar sunmaktadır.

İstanbul tarihi yazılırken "Hangi ilkeler benimsenmeli?" sorusuna cevap olarak şu esaslar tespit edildi. İstanbul "özne" yani "etken" bir şehir olarak ele alınacak, tarihi, devlet ve toplumlarının tarihi ile etkileşimli bir şekilde incelenecek; kapsam olarak İstanbul'un bütün kadimi kucaklanacak, şehrin dünya şehirleri arasında konumu her dönemde mukayeseli bir şekilde ortaya konacak, özellikle şehir tarihçiliğinde tartışılan temaların İstanbul özelindeki tezahürleri çalışılacak, şehirdeki hayat ve ilişkiler zaman ve mekân bağlamları içerisinde ele alınacak ve eser birbirinden farklı düzeylerdeki okuyucu kitlesine hitap edecek bir üsluba sahip olacak.

Bu genel ilkelerden sonra, İstanbul'un tarihi gibi uzun bir dönemi yazma yöntemlerinin tartışıldığı bir

süreç yaşadık. Bu safhada iki yöntem öne çıktı: Birincisi, kronolojinin öncelenmesi ve olaylar ile ele alınan konuların tarihî süreç dikkate alınarak yazılmasıdır. Bu yöntemin güçlü tarafı, İstanbul'un oluşumundan başlayıp günümüze kadarki tarihini dönemlere göre kronolojik bir anlayışla yazmak ve tarihî bütünlüğü anlamak iddiasıdır. Dönemselliği vurgulayan bu usulün zaafı, özellikle çok yazarlı bir kitapta tematik bir bütünlüğün oluşturulamaması, bazı konuların hiç temas edilmeden atlanması sakıncası ve en önemlisi de dönemleri aşan şehirdeki tematik süreklilikleri göz ardı ederek şehrin uzun dönemli kültürünü ve gündelik yaşamını anlamayı zorlaştırmasıdır.

İkinci yöntem ise, temaların öncelemesi ve tarihsel dönemlerin/kronolojinin her temanın kendi özel şartları, süreklilik ve kesintileri dikkate alınarak yazılmasıydı. Her iki yöntemde de, uzun dönemli tarih yazmanın zorunlu kıldığı, dönemlendirmelerin siyasi tarih temelli olma tehlikesi varsa da bu tehlike tematik yaklaşımda nispeten daha azdı. İncelenen konunun farklı yönleriyle ve daha bütünlükçü bir yaklaşımla ortaya konulması hususunda bu yöntem daha dikkate değer kabul edildi. Bu nedenle de, *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*'nin yazımında şehrin tarihinde var olan süreklilikleri ve değişimleri takip etmeye daha fazla imkân vermesi nedeniyle bu yöntem tercih edilerek tematik bir şehir tarihi hazırlandı.

Tematik anlayışa göre hazırlanan bu çalışmada konular makaleler halinde yazıldı. Ana makalelerde yeterince üzerinde durulamayan konuların daha iyi anlaşılmasını sağlayacak detaylar ise çerçeve ve derkenar yazılar ile derinlikli olarak incelenmeye çalışıldı.

Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi'nin yazımında, modern şehir tarihi yazımı ve Osmanlı şehir tarihi yazım gelenekleri birlikte düşünülerek ana bölümler şu sıralamaya göre belirlendi:

İstanbul'un Emperyal Dönüşümleri,
Dünya Ölçeğinde İstanbul,
Topoğrafya ve Yerleşme,
Siyaset ve Yönetim,
Demografi,
Toplum,
Din,
İktisat,
Ulaşım ve Haberleşme,
Edebiyat, Kültür ve Sanat,
Mimari,
Eğitim, Bilim ve Teknoloji
Hafızalardaki İstanbul.

Bu bölümleri İstanbul Kronolojisi ve İstanbul Bibliyografyası başlıkları takip etti.

Temaların kendi içindeki kronolojilerinin oluşturulmasında şehrin kimliğini belirleyen ve tarihî akışında dönüm noktasını oluşturan üç dönem esas alınsa da bazı temalarda farklı/aralarında geçişken dönemlendirmeler de yapılmıştır. Bunlar; Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemleridir.

İstanbul'un Konstantin tarafından kuruluşundan sonra şehrin tarihindeki en tanımlayıcı ikinci değişim şüphesiz Osmanlılar tarafından fethidir. Bu dönemde şehrin sahipliği, yönetimi, hâkim medeniyet, inanç ve mimarisi bakımından İstanbul yeni bir kimlik ve temsil kabiliyeti kazanmıştır. Cumhuriyet dönemi ise Osmanlı dönemi ile aralarında Bizans ve Osmanlı devri gibi kimlik belirleyici bir geçiş olmasa da şehrin başkentlik konumunu kaybetmesi, yeni idari yapılanmaların merkezinden uzak olması, hatta çeşitli nedenlerden dolayı geri plana itilmesi ve genel olarak demografik, siyasi, sosyal, iktisadi, bilimsel ve teknolojik gelişmelerin seyri açısından üçüncü bir devir olarak ele alınmıştır.

İstanbul'un, Osmanlı öncesi dönemi muhtelif tanımlama ve tartışmalara konu olmuştur. Bu tartışmalar devam etmekte ve farklı saiklerle farklı tercihlere yol açmaktadır: Roma, Doğu Roma ve Bizans İstanbul'u gibi... Öncekilere oranla daha geç dönemlerde ortaya çıkmasına rağmen "Bizans" tanımlaması özellikle de Doğu Roma'yı nitelemek için XVIII-XIX. yüzyıllarda yaygınlık kazanmış ve geniş kitlelerce kullanılmaya başlanmıştır. Bu nedenle elinizdeki eserde, hedef kitle gözetilerek, editoryal tercihlerde "Bizans" isimlendirmesi benimsenmiştir. Fakat yazılarda tek bir isimlendirmeye gidilmemiş, yazarların tanımlamalarına riayet edilmiştir.

Her tema kendi içinde süreklilikler ve değişimler dikkate alınarak dönemlendirilmiş, Antik çağlar, Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemleri mutlak kopuşlar olarak ele alınmamıştır. Üç ana dönemin farklılıkları tartışılmış ve keskin bölümlemelerin mahzurları dikkatten uzak tutulmamıştır. Geçişkenliklere dikkat edilmek ve konusuna göre uygulanmak kaydıyla kronolojik üç dönem anlayışı benimsenmiştir. Bunun yanında İstanbul'un Roma öncesi de incelenmiş, fakat şehrin uzun tarihi düşünüldüğünde antik döneme ait verilerin, bilgi kaynaklarının ve belirleyici gelişmelerin diğer üç devre oranla çok daha az olması nedeniyle dönem merkezli temel bir bölümlendirmeye gidilmemiştir.

Her temanın planlanmasında kendi içindeki öncelikleri ve süreklilikleri dikkate alınmıştır. Ancak bu, her temanın mutlak anlamda diğerlerinden bağımsız

olduğu anlamına gelmemektedir. Mesela doğal afetler Topoğrafya ve Yerleşim bölümünde şehrin fiziki yapısına etkisi itibariyle ele alınırken Toplum bölümünde şehir hayatına tesirleri açısından incelenmiştir. Dolayısıyla aynı tarihte meydana gelen bir olay iki ayrı bölümde ilgili temaya yönelik önceliğiyle ele alınmıştır. Yine Bizans ve Osmanlı toplumlarında din-toplum ilişkisinin tartışılmaz bir içiçeliği bulunmaktadır ve bunu günümüz anlayışıyla sınırlandırmak mümkün değildir. Nitekim temalar belirlenirken de bu iki konunun tarihte birbirinden ayrılıp ayrılmayacağı en çok tartışılan meselelerden olmuştur. Yine hangi konu ele alınırsa alınsın siyaset, iktisat, sanat, diplomasi, törenler vb. alanlarda özellikle de Osmanlı İstanbul'unda dinin toplumda daha belirleyici bir rolü olduğu görülür. Dinî, diğer konulardan veya diğer konuları da dinden tamamen bağımsız ele almak veya dışlamak hatalı bir tarih okuması olacağı gibi eksik veya yanlış sonuçlara ulaşmak gibi temel bir problemi de beraberinde getirecektir. Toplum bölümünün de Din, Siyaset ve Yönetim bölümleriyle kesişen konuları bulunmaktadır. Aynı şekilde İktisat ile Demografi, Ulaşım ve Haberleşme bölümleri veya Mimari, İktisat, Toplum ve Siyaset bölümleri arasında güçlü bağlar bulunmaktadır. Benzer durum daha özel konular için de geçerlidir. Mesela, Dünya Ölçeğinde İstanbul bölümündeki "İstanbul'un Uzun Asrı: Dünya ve Türkiye", Mimari bölümündeki "Geç Osmanlı Döneminden Cumhuriyet'e Çağdaş Şehir Düşüncesi ve İstanbul Planlaması" ile "Cumhuriyet Döneminde İstanbul'da Mimarlık" makaleleri İstanbul'un Emperyal Dönüşümleri bölümünü daha da zenginleştiren ve tamamlayan bir mahiyete sahiptir. Bu nedenle konular, aralarındaki keskin kopuşlardan ziyade "Hangi temayla ilgisi daha fazla?" sorusuna verilen cevaplara göre tasnif edilmiş olup okuyucunun da bunu dikkate alması önerilir.

Eserin hazırlanmasında ilmî üslubun yanısıra genel okuyucuya hitap edebilecek bir dil kullanılmasına özen gösterildi. Böylece *Büyük İstanbul Tarihi*'nin, alanındaki çalışmalara bilgi, yöntem ve içerik olarak kaynaklık etmesi yanında Türkiye'de ve yurt dışındaki İstanbul derslerinde kullanılabilecek bir metin/kaynak olacağı düşünülerek akıcı, kuşatıcı ve güçlü bir ifade diline sahip olmasına da gayret edilmiştir.

Makalelerde ele alınan konunun doğrudan şehir hayatıyla ilgisinin kurulması, meselenin ana esaslarının ve genel seyrinin aktarılması; tartışma ve ayrıntılara girmekten kaçınılması, konular ele alınırken yeni bulguların, güncel bilimsel sonuçların ve ortak kabullerin yansıtılması; zorunlu olmadıkça dipnot kullanılmaması, dipnotun bir bibliyografya yığınağına dönüştürülmemesi, atıfların en son yayınlara ve ana kaynaklara yapılması, dipnot dışında istifade edilen eserlerin kaynaklar başlığı altında ayrıca gösterilmesi gibi hususlar yazarlarla paylaşıldı. Fakat onların tercihlerine de müdahale edilmedi. Dipnotta kullanılan eserlerin kaynaklar kısmında topluca yer alması sık karşılaşılan bir durum olmakla birlikte, hacmin şişirilmemesi, baskı ve kâğıttan tasarruf amacıyla makale sonlarındaki kaynaklar kısmında sadece dipnotlarda gösterilmeyen eserlere yer verildi.

Kitapta yer alan yazılar üç grupta tanımlanmıştır. Bunlar;

1- Makaleler: Elinizdeki kitabın ana yazılarıdır. Ele alınan konunun çerçevesi ve bölümleri ile ilgili bir girişten sonra, konuyla ilgili ortak kabullerle öncü ve güncel bilgiler verilmiş, ardından önemli bazı soru ve tartışmalar ele alınmıştır. Konular işlenirken İstanbul'un bir şehir olarak merkezde olması, konuların doğrudan İstanbul'u ilgilendiren yönüyle ele alınması önemsenmiştir. Konuyla ilgili çok bilinen temalar, kavramlar, mekânlar ve kişiler makalelerde belirtilmekle birlikte, kişilere indirgenen ve sadece konunun uzmanlarını ilgilendiren tartışmalardan uzak durulmuş, standart olarak genel okuyucu esas alınmıştır.

2- Çerçeve yazılar: Ana makalelerde bahsi kısaca geçen veya geçmeyen fakat dikkat çekilmek istenen önemli konular çerçeve yazılara taşınarak ana makaleden ayırt edilecek bir tasarımla okuyucuya sunulmuştur.

3- Derkenar: Ana konunun anlaşılması için kaynak metinlerden alıntılanmış yazılar olup okuyucuya makale ve çerçeve yazıdan ayırt edici bir tasarımla sunulmuştur.

Tematik on üç ana bölüme ayrılan eser 10 cilt olarak yayınlanmaktadır. İlk bölüm hariç her bölümün girişinde ayrıntılı bir değerlendirme yer aldığından burada bölümler hakkında genel bir değerlendirmeyle yetinilecektir.

Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi'nin 1. cildi üç bölümden oluşuyor: İstanbul'un Emperyal Dönüşümleri, Dünya Ölçeğinde İstanbul, Topoğrafya ve Yerleşim.

Kitabın giriş bölümü olarak planlanan İstanbul'un Emperyal Dönüşümleri'nde şehrin siyasi, zihnî, sosyal, dinî ve imar alanındaki büyük dönüşüm ve buhranları inceleniyor. Tarihî mecrası bir şehir devleti olarak tahkiye ve tahkim edilen İstanbul'un emperyal dönüşümü Roma İmparatorluğu'nun Roma'sına rakip ve alternatif bir başkent olarak inşa edilişiyle başlamış, Osmanlı ile devam etmiş, Türkiye Cumhuriyeti ile resmî olmasa da fiilî iddiasını sürdürmüştür. İstanbul, payitahtı olduğu imparatorlukların üç kıtaya yayılan dünya görüşü ile siyasetlerinin oluşum ve

uygulama merkezi olarak coğrafi, siyasi ve dinî açıdan saha ve süre bakımından en geniş alana ve zamana hükmeden bir şehirdir. Balkanlar, Doğu Avrupa, Afrika, Ortadoğu, Batı Asya, Karadeniz stepleri, Hindistan ve diğer okyanus ötesi bölgelere kadar ulaşan fiilî, siyasi, dinî, iktisadi, askerî nüfuzuyla geniş bir coğrafyanın merkezi olma fonksiyonunu asırlarca sürdürmüştür.

Bu bölüm Halil İnalcık'ın "Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'u" makalesiyle başlamaktadır. Bu tercih, dünya tarihçiliğindeki konumu ve İstanbul tarihine katkıları nedeniyle yayın ve editörler kurulunun müellife saygı ve teşekkürünün ifadesidir. Uzun tarihi boyunca büyük dönüşümlere ve gelişmelere sahne olan İstanbul'un geçirdiği en köklü emperyal değişim şehrin Osmanlılar tarafından fethidir. Yazı, İstanbul'un karakterini, temsil kabiliyetini ve değerlerini temelden değiştiren olayın hemen akabinde İstanbul'un büyük dönüşümünü ve Fatih Sultan Mehmed'in rolünü incelemektedir.

Osmanlıların şehirle temaslarına ve fethe kısaca temas eden Halil İnalcık öncelikli olarak 1455 tarihli İstanbul ve Galata tahrir defteri ışığında İstanbul'un demografisini, iskânını, bina stoklarını ve bunların nasıl değerlendirildiğini inceliyor. Akabinde Fatih'in şehri imar faaliyetlerini, İstanbul Bedesteni ve Kapalı Çarşısı'nı, şehrin mimari dönüşümünü sağlayan ve görünür kimliğini şekillendiren külliyelerini, idari yapılanmasını, mahallerini ve nüfusunun gelişimini, yerleşimin yayılışını, dinî ve kültürel dokusunu, güvenliğini, farklı inanç mensuplarının yerleşimini ve toplumsal katmanların ilişkilerini, şehrin alt yapı çalışmalarını, ev tiplerini, şehirde konuşulan Türkçe ve diğer dilleri, ticari faaliyetlerini ve insan gruplarını ele alıyor. "Galata" başlıklı çerçeve yazısında da bu bölgenin Osmanlı idaresindeki gelişimini anlatıyor. Böylece fethin akabinde şehirde yürütülen çok yönlü faaliyetler ile Latin işgaliyle birlikte harabeye dönen ve eski parlaklığını bir daha bulamayan İstanbul'un yeniden dünya sahnesine çıkışında Fatih Sultan Mehmed ve haleflerinin gayretlerinin şehre yansıması okura bu büyük Osmanlı tarihçisinin kaleminden aktarılmaktadır.

Bölümün ikinci makalesi "Medeniyet Harmanının Özne Şehri: İstanbul" başlığını taşımaktadır. Ahmet Davutoğlu tarafından kaleme alınan yazı, şehrin tarih boyunca geçirdiği değişimleri, yerleşimleri, fonksiyonelliğini, simgeselliğini ele alıyor. Tarih okumasını Osmanlı fethi ile aynı asırlarda Avrupalıların ele geçirdikleri şehirlerdeki uygulamaların mukayesesi ile devam ettiren Ahmet Davutoğlu, şehrin medeniyet dönüşümlerindeki rolünü dün-bugün-yarın ilişkisi içerisinde yorumluyor. Mukimlerin şehirdeki medeniyet inşalarının mukayeseli olarak okunduğu yazıda, yazar Osmanlıların fethini, iskân, iktisat, mimari, siyaset, yönetim, kültür ve medeniyet alanındaki faaliyetlerini, bir arada yaşama tecrübelerini Avrupa tarihiyle ile eş zamanlı bir okumayla, özgünlük ve özgürlük açısından değerlendiriyor. İstanbul'un medeniyet tarihindeki kurucu ve taşıyıcı rolünü, tesirlerini ve mirasını Roma-Osmanlı ve Cumhuriyet tarihi sürekliliği içerisinde değerlendiriyor.

Teorik-kavramsal muhtevasıyla da önemli bir şehir okuması sunan Makale, "Kadimin her aşamasında ve modern dönemde eksen şehir niteliğini koruyan İstanbul'un küreselleşme sürecinde tarihî akışın merkezinde olması kaçınılmazdır. Bu açıdan, İstanbul'un önümüzdeki yüzyıl içinde bir ulaştırma kavşağı, ticaret ve finans merkezi, kültür ve medya odağı olması, yaşayan canlı bir şehrin doğal kaderidir. Ancak bu kaderin hangi ontolojik öz ve mimari/estetik form ile yeniden şekilleneceği bizim tarih karşısındaki belki de en büyük sınavımızdır." diyen müellifin şehre bakışını ve şehrin geleceğine dair tasavvurlarını da yansıtıyor.

Bölümün üçüncü yazısı, "Emperyal Dönüşümlerin Muhteşem Kenti İstanbul" olup, Feridun M. Emecen tarafından kaleme alınmıştır. Yazar burada şehrin büyük dönüşüm ve buhranlarını Bizans'tan başlayıp XIX. yüzyılın başlarına kadarki süreyi kapsayacak şekilde ele almaktadır. Konunun Bizans ve Osmanlı şeklinde iki temel dönemlendirmeye ayrıldığı yazı kavramsal çerçeve ile başlıyor. İstanbul'un coğrafi konumu ve buna göre konuşlanışı, yerleşiminin tarihî izleri, şehrin gelişimi, imar faaliyetleri, başkent olarak planlanması, Hristiyanlık başkenti olarak tasarlanması, başkent Konstantinopolis'in doğu ve batıdaki algısı, şehrin yaşadığı büyük buhranların ve karşı karşıya kaldığı tehditlerin anlatımıyla gelişen konu Bizans İstanbul'undan Osmanlı İstanbul'una geçişin dünyadaki yansımaları ve şehre tesiri ile devam ediyor. Akabinde şehrin dinî, siyasi, sosyal, kültürel, mimari, ticari misyon ve fonksiyonlarına temas edilerek Osmanlı İstanbul'unun aynı zamanda nasıl bir büyük dünya şehrine dönüştüğü konu ediliyor. Osmanlı İstanbul'unun yaşadığı büyük buhranların ve bunların şehre yansımalarının da incelendiği yazıda ayrıca "Kriz ve Dönüşüm Çağının Başkenti" ve "Batılılaşan Payitaht" alt başlıklarıyla şehrin XVII. yüzyıldan XIX. yüzyıla Osmanlı ve dünyadaki gelişmeler doğrultusunda yeniden konumlandırılması ve yapılandırılması da değerlendiriliyor. İstanbul'un emperyal hikâyesinin, yaşadığı büyük buhran ve dönüşümlerin de konu

edildiği yazı, İstanbul'un tarihiyle ilgili farklı bir okuma olarak okurun şehre bakışına ve yeni yaklaşımlarına zemin oluşturmaktadır.

Bölümün dördüncü ve son makalesi İlhan Tekeli tarafından kaleme alınmıştır. Yazar burada, şehrin XIX. yüzyılın ikinci yarısından XX. yüzyılın sonlarına kadarki dönüşümünü anlatıyor. Yazıda İstanbul'un 150 yıllık modernleşme öyküsü üç döneme ayrılmaktadır: "Utangaç modernleşme" diye adlandırılan birinci dönem 1838-1923 arasını kapsamaktadır. Bu dönem, Osmanlıların modernleşme konusundaki adımlarının çekingenliğine işaret etmektedir. 1923-1948 yılları moderniteye cesur bağlılık ve "köktenci modernite projesi"ni uygulama dönemidir. 1948-1980 yılları arasını kapsayan üçüncü devre ise tek parti rejiminden çok partili rejime geçişle birlikte yaşanan "popülist bir modernleşme" dönemidir. Yazının son kısmında "1980 yılı sonrasında modernite projesinin aşınmaya, postmodernist uygulamaların gelişmeye başladığı dördüncü bir döneme" girildiği, 1990'lı yıllarda dünyadaki büyük siyasi değişimle; Doğu Bloku'nun çözülmesiyle İstanbul'un I. Dünya Savaşı sonrasında kaybettiği "dünya kenti" olma fırsatını tekrar kazanıp "tek merkezli bir azman sanayi kentinden, çok merkezli bir kentsel bölgeye geçişi" yaşadığı ifade ediliyor. Şehrin sahip değiştirmeden yaşadığı radikal dönüşümü ve yansımalarını yani son asırdaki hikâyesini ortaya koyan yazı İstanbul'un yakın tarihini şehircilik bakımından ve sosyolojik açıdan değerlendirirken ülkenin siyasi tarihi ile modernleşme tarihini birlikte ele alarak renkli bir şehir okuması sunuyor.

İkinci bölümün konusu Dünya Ölçeğinde İstanbul'dur. Burada İstanbul'un kendi ve dünya şehirleri bağlamındaki önemi ve konumu üzerinde durulmakta; şehrin tarihi, geçmişte ve günümüzde öne çıkan dünya şehirleriyle karşılaştırılmalı olarak okunmaktadır. İstanbul'un konumu, Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde çağdaşı dünya şehirleri ile ayrı ayrı mukayese edilmekte, böylece belki de ilk kez İstanbul bu kadar detaylı bir şekilde dünya şehirleri bağlamına oturtulmaktadır.

Topoğrafya ve Yerleşim bölümünde yer alan "Doğal Yapı", "Arkeoloji", "Mekânsal Gelişim ve Topoğrafya", "Doğal ve Beşerî Afetler", "İdari Yapı ve Kartografya" şeklindeki alt başlıklarda İstanbul'un coğrafi yapısı, fiziki özellikleri, yerleşim tarihi ve haritalara yansıması anlatılmaktadır.

Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi'nin en hacimli konusunu oluşturan "Siyaset ve Yönetim" bölümünün yazıları 2. cildin tamamını, 3. cildin de büyük bir kısmını kapsamaktadır. İstanbul, uzun tarihi boyunca siyasi merkez özelliğini koruyan nadir dünya şehirlerinden birisidir. Bin yılı aşan bir süre Doğu Roma/Bizans'ın, 1453'ten sonra da Osmanlı siyasi kudretinin temsilcisi olarak öne çıkmış, çok geniş bir coğrafyanın tek siyasi hakimi olmuş, başka hiçbir şehirle mukayese edilemeyecek bir siyaset ve yönetim merkezi olarak temeyyüz etmiştir. Şehrin tarihî derinliği içerisinde geçirdiği siyasi gelişmelerin ve yönetim merkezi olma hususiyetlerinin ele alındığı bölüm yazıları şu alt kısımlarda toplanmıştır: "Siyaset", "Kuşatmalar ve Fetih", "Diplomasi", "Hukuk", "Yönetim ve İdari Yapı", "Seçimler", "Törenler".

3. cildin son bölümü Demografi'dir. Şehrin demografisi yani nüfus yapısı kuruluşundan Osmanlıların fethine, fetihten modern nüfus sayımının yapıldığı XIX. yüzyıla, XIX. yüzyıldan Cumhuriyet'e ve Cumhuriyet dönemi şeklinde kronolojik olarak dört alt bölüme ayrılmıştır. Osmanlı coğrafyasındaki büyük daralmanın sebep olduğu ve İstanbul'un demografisine etki eden XIX. yüzyıldaki göçler ve Cumhuriyet dönemindeki mübadele de bu bölümde ele alınmaktadır. Cumhuriyet dönemi göçlerinin şehrin demografisine etkisi ise Cumhuriyet sonrası İstanbul demografisiyle birlikte incelenmektedir.

4. ciltte Toplum ele alınıyor. İstanbul toplumunun tarihî süreklilik içerisinde ele alındığı bölümde şu alt başlıklar yer almaktadır: "Toplumsal Katmanlar", "Sağlık ve Yemek", "Giyim-Kuşam", "Merasim-Eğlence-Spor", "Sosyalleşme ve Âdâb-ı Muâşeret", "Âfetler ve Sosyal Yardımlaşma", "İstanbul'da Çocuk Olmak ve Spor Yapmak", "İstanbul Bahçeleri", "Suç ve Teftiş".

5. cildin konusunu Din oluşturmaktadır. İstanbul gibi bir şehirdeki dinî anlayışların ve hayatların ortaya konulması aslında inanç sistemlerinin en üst düzey telakkilerini ortaya koymak anlamına da gelmektedir. Bu durum bütün konular için geçerli olmakla birlikte günümüzde din üzerinden yürütülen tartışmalar dikkate alındığında daha bir önem kazanmaktadır. Konu üç alt başlıkla incelenmiştir: "Hristiyanlık", "Musevilik" ve "İslam". İstanbul'un pagan geçmişi de bölümün başında anlatılmaktadır.

6. ciltte İktisat ile Ulaşım ve Haberleşme bölümleri yer almaktadır. Bir taraftan Boğaz'ı kontrol etmesi, Marmara'ya açılması ve Haliç gibi bir iç limana sahip olması diğer taraftan deniz ve karayolu ile Doğu ve Batı'yı, kuzey ve güneyi buluşturması İstanbul'u, tarihinin ilk dönemlerinden itibaren önemli bir kesişme noktası ve ticari hayatın temel güzergâhlarından birisi yapmıştır. Şehir aynı özellikleriyle ulaşım ve haberleşme açısından

da merkezî bir konuma sahiptir. Ulusal ve uluslararası ilişkiler dikkate alınarak planlanan İktisat bölümünde şu alt başlıklar ele alınmaktadır: “Bizans İstanbul’unda İktisat”, “Osmanlı İstanbul’unda İaşe ve Vakıf”, “Osmanlı İstanbul’unda Ticaret, Sanayi ve Finans”, “Cumhuriyet İstanbul’unda Vakıflar, Ticaret, Sanayi ve Finans”.

Bu cildin son bölümü Ulaşım ve Haberleşme’de, İstanbul’un gerek şehiriçi gerekse uzak ve yakın çevresiyle olan ulaşım ve haberleşmesinin tarihî serüveni çeşitli alt başlıklarda anlatılmaktadır. Ulaşım, şartları, araçları ve kurumlarıyla birlikte kara, deniz ve hava ulaşımı şeklinde üç döneme ayrılarak incelenmekte; haberleşme ise, ulaşımın ve haberleşmenin araçlarının mecrası doğrultusunda dönemsel ağları ve yapısıyla ortaya konulmaktadır.

Siyaset ve Yönetim’den sonra kitabın en hacimli bölümü olan “Edebiyat, Sanat ve Kültür” 7. ciltte yer alıyor. İstanbul’un kültürel çeşitliliğini yansıtan bölüm, “Müzik ve Kültürü”, “Edebiyat”, “Görsel Sanatlar”, “Okuma-Yazma ve Kitap Kültürü” alt başlıklarından oluşuyor.

Mimari kitabın 8. cildinde yer alıyor. Şehrin planlama tarihinin de incelendiği bu bölümde “Bizans Dönemi Mimarisi”, “Erken Dönem Osmanlı Mimarisi”, “XVI.-XVII. Yüzyıl Osmanlı Mimarisi”, “XVIII. ve XIX. Yüzyıllar Osmanlı Mimarisi”, “Osmanlı İstanbul’unun Yapı Bazında Mirası”, “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Planlama” ve “Cumhuriyet Dönemi Mimarisi” alt başlıkları yer almaktadır.

9. ciltte Eğitim, Bilim ve Teknoloji konusu değerlendiriliyor. “Eğitim” alt başlığında Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemi eğitim faaliyetleri konu edilmektedir. Aynı şekilde “Bilim ve Teknoloji” alt başlığı da üç döneme göre incelenmektedir.

10. ciltte “Hafızalardaki İstanbul” kayıtlara geçiriliyor. Bölümde Semavi Eyice, Mehmet Şevket Eygi, Nevzad Atlığ, Saadettin Ökten, M. Orhan Okay, Hüsrev Hatemi, İnci Enginün, Hilmi Yavuz ve Gülbün Mesara şehir ve şehirli ile ilgili hatıralarını, gözlemlerini, izlenimlerini ve yorumlarını anlatıyor. Turgut Cansever ve Tâhir Olgun da (Tâhirü’l-Mevlevî) dergi sayfalarındaki söyleşi ve yazılarıyla bölüme zenginlik katıyor. Bölüm, Cumhuriyet’in ilk yıllarından itibaren şehrin ihmaline, yıkımlarına, imarına, kısacası büyük değişmelere şahit olmuş, bu değişmelerde rol almış kültür, sanat, edebiyat ve bilim hayatımızın seçkin simalarının bu sayfalara yansıyan anlatımlarıyla şehrin geçmişi kadar geleceğine de ışık tutacak bir “sözlü tarih” çalışmasıdır. Beşir Ayvazoğlu gibi önde gelen bir edebiyatçı ve kültür adamının gerçekleştirdiği söyleşiler İstanbul tarihi çalışmaları için özgün bir kaynak özelliğine sahiptir.

Antik Çağ’dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi’nde, bu temaları iki müstakil çalışma takip etmektedir. Birincisi, “İstanbul’un Kronolojisi”, diğeri ise “İstanbul Bibliyografyası”dır.

Böylece eserde İstanbul tarihi süreklilik anlayışı içerisinde ortaya konulmaktadır. Her bölümün, kendi bağlamında İstanbul’un tarihinin okunması açısından bütüncül, hacimli ve hemen hemen ilk okuma çalışması olduğunun altı çizilmelidir. Eser ana temasıyla İstanbul tarihini ortaya koymayı hedeflerken, şehrin tarihi derinliği, etkinliği ve konumu doğrultusunda da ele aldığı konular çerçevesinde Antik Çağ, Roma, Doğu Roma/Bizans ve Osmanlı İmparatorluğu ile Türkiye Cumhuriyeti tarihine de önemli katkılarda bulunmaktadır.

Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi’ni pek çok şehir tarihinden ayıran ve muhtevanın tamamlayıcı unsuru olarak görülen hususlardan birisi de görselliğidir. İlke, yöntem ve muhtevanın yanında özellikle şehir tarihinin yazımı açısından önemli konulardan birisini de bu husus teşkil etti. Şüphesiz tarihçiliğimizde yazılı belgelerin tartışılmaz bir yeri vardır ve tabiidir. Ancak görsel belgeler için aynı şeyi söylemek mümkün değildir. Hâlbuki görsel materyal de yazılı belgeler gibi önemsenmesi gereken kaynaklardır. Bunlar da yazılı belgeler gibi kaynak değeri, bağlam, işlev, söylem, mesaj, temsil, amaç, telif, müellif, dönem, konum vb. ilişkisi dikkate alınarak tarih yazımında değerlendirilmelidir. “Bir resim bin sözcükten fazlasını söyler” diyen Kurt Tucholsky ve “*Afişten Heykel’e Minyatürden Fotoğrafa*” görsel materyalin tarih yazımındaki rolünü inceleyen kitabına *Tarihin Görgü Tanıkları* ismini veren Peter Burke tarihin kaynakları açısından son derece önemli bir konuya temas etmektedirler. Görseller bazen metinlerden çok daha önemlidir ve kelimelerin ifade edemediği veya yetersiz kaldığı, yazılı kaynakların tamamlayamadığı boşlukları tamamlayacak bir mahiyete sahiptir. Okuyucunun tasvir veya tasavvur edemediği bir dünyaya kapı aralayabilmekte, anlatılamayanı anlatma, olanı görme ve tahayyül imkânı sağlayabilmektedir. Görsellerin şahitlik ettiği pek çok konu vardır ve bazı meseleler ancak onların rehberliğinde açıklığa kavuşabilmekte ve görünür kılınabilmektedir.

Bu nedenle eserde görsel materyal önemsendi ve sayfalara yansımasına özen gösterildi. Şehrin, yaşayanların ve yaşananların tarihî serüvenini ortaya koyan haritalara, minyatürlere, gravürlere, resimlere, fotoğraflara, arşiv belgelerine, yazmalara, hat, tezhip, ebru gibi eserlere, süslemelere, mekân-bina görsellerine ve grafiklere yer verildi.

Eserde, bu alanda ciddi bir birikime sahip Uğur Demir'in katkılarıyla 4.000 civarındaki materyal ile şehrin geçmiş yolculuğu görsel olarak da yansıtılmaya, okuyucunun zaman ve mekân tasavvuruna katkıda bulunulmaya gayret edildi. Her görsel kısa açıklamalarla tanımlandı. Ancak eserin hacmi, amacı, muhteva planlaması, zaman ve görsellerin yoğunluğu nedeniyle tahlillere girilmedi. Bu materyalin aidiyeti ve kaynakları belirtilerek dönemi, müellifi ve muhtevası hakkında bilgi edinmek isteyenlere temel referansları sunuldu.

Eseri baştan sona kat eden okuyucu zaman zaman görsellerin tekrarı hissine kapılabilir. Bunun temel nedeni bazı mekânların her dönemde ve pek çok konu ile iç içe olmasıdır. Mesela Ayasofya üç dönemin; Roma/Bizans, Osmanlı ve Cumhuriyet'in buluşma noktasıdır. Bir yönüyle İstanbul tarihinin dönüşüm noktalarının sembolleri Ayasofya'da tecessüm etmiştir. Önce büyük bir imparatorluğun gücünün ve inancının simgesi olarak inşa edilen ulu bir mabed/kilise, sonra şehrin sahip değiştirdiğini gösteren bir simge, yine büyüklüğüne yaraşır bir ihtimamla camiye tahvil ve külliyeye dönüştürme, ve akabinde başkentliğini kaybeden şehrin bu tarihî yapısının müzeye dönüşmesi... Sadece din ve mimaride değil, siyaset, toplum, kültür, sanat, törenler, turizm vb. pek çok konuda İstanbul deyince yolun ucu bir şekilde Ayasofya'ya çıkmaktadır. Yine Topkapı Sarayı, Sultanahmet ve Süleymaniye başta olmak üzere büyük Osmanlı külliyeleri ve meydanlar şehrin hemen her konudaki merkezî gelişmelerine ve dönüşümlerine tanıklık yapan ve sahne olan mekânlardır. İmparatorlukların emperyal fonksiyonunu yüklenmiş törensel gösterilerinin ve siyasette belirleyici gelişmelerin mekânı Hipodrom/Sultanahmet Meydanı... Çevresiyle birlikte bu meydanı çıkarılsa İstanbul'un tarihinin ne kadarının devre dışı bırakılmış olacağının hesabını yababilir miyiz? Tarihin akışına bu tarihî meydan gibi şahitlik etmiş meydan nadir bulunur.

Tabii olarak, kendi içinde görsel bir iddiayı barındıran bu hacimdeki ve konu çeşitliliğindeki bir eserde ister istemez aynı karenin tekrarı tercih edilmese de aynı mekânla ilgili farklı görsellerin kullanımından kaçınmak mümkün olmamıştır. Çok az olmakla birlikte bazı tarihî görsellere, farklı nedenlerden dolayı, birden fazla defa müracaat edildi. Bunun da çarpıcı örneğini Matrakçı Nasuh'un İstanbul planı oluşturmaktadır. İstanbul'un topografik, şehirleşme, mimari ve pek çok açıdan çok önemli bir kaynağı olan bu minyatür/plandan doğrudan atıflar ile coğrafi ve mimari nedenlerden dolayı birden fazla defa istifade edilmiştir.

Şüphesiz İstanbul söz konusu olunca temin edilebilecek görsel materyal bu kitapta yer alan binlerle sınırlı değildir. Şehrin tarihî derinliği görsel zenginliğine, obje ve materyaline de yansımıştır. Burada zaman, mekân, imkân ilişkisi içerisinde temin edilen on binlerce görsel arasından, konulara ve muhtevaya uygunluğu doğrultusunda seçilenler yer almaktadır.

Görsel materyallerin araştırılması, temini, seçimi ve tanımlaması ciddi bir bilgi, birikim, emek, sabır, tecrübe ve yorgunluğu gerektirmektedir. Her görselin kendisinin ve şahitlik ettiği konunun yanında, tespit, temin ve tercih edilişinin de bir hikâyesi vardır. Görsel materyalin önemli bir kısmı dönem eseri olup asırlarla ifade edilen geçmişe sahiptirler. Sayfaları çevirirken okuyucusuna veya seyircisine yeni bir dünya aralayan bir görselin, mekânından sayfalara intikali uzun soluklu, acı ve tatlı hikâyelere kaynaklık edebilmektedir. Bir görsele ulaşmak bazen uzun bir süreyi, ciddi bir takibi ve çeşitli kapıları aşındırmayı zorunlu kılmaktadır. Bazen bir yapı topluluğunun fotoğrafı için on ayrı kurumdan izin almak, hepsinin ayrı ayrı uygun vaktini belirlemek ve ona riayet gerekmektedir. Bu durum aynı zamanda tarihî eserlerin mecrasından çıkarıldıktan sonra dramatik sahipliğine de işaret etmektedir. İzin alınan yapıların fotoğraflarını çekmek için de ayrı bir mücadele gerekiyor. Bazen görevli bulunmaz bazen açı... Çünkü iyilik olsun diye yapılan ilaveler, avluya konulan aparatlar, köşelere biriktirilen yığıntılar, zamana şahitlik eden ağaçlar, hem duracağınız yeri hem de çekeceğiniz açıyı etkileyebilmektedir.

Bazı yapıların fotoğraflarının çekiminde istenen görüntünün alınamamasına rağmen sonuç mutluluk verici de olabilmektedir. Çünkü sebep sevindirici ve umut vericidir. Bunların başında restorasyon çalışmaları gelmektedir. Fotoğraf çekimleri sırasında daha iyi görüldü ki İstanbul'un tarihî eserleriyle ilgili büyük bir seferberlik var ve belki de İstanbul, tarihi boyunca böyle bir yoğunluğu hiç yaşamadı.

Görselin belgesel değeriyle ilgili algı ve internet teminciliği, emeğin çoğu defa görmezlikten gelinmesine sebebiyet verebilmektedir. Bu materyalin kendisi kadar çözünürlüğü, fotoğraf değeri ve çekim kalitesi de baskı için önem arz etmektedir. Eğer kitabın gecikmesine, yorgunluğun, maliyetin ve tasarım zahmetinin kat be kat artmasına sebebiyet vermesine rağmen proje yönetiminin, tasarım ekibinin ve yayıncı kuruluşun anlayışlı ve müşevvik tavrı ile görsellerle ilgili heyetin sabrı olmasaydı bu materyalin sayfalara aksetmesi mümkün olmazdı. Tabii ki bu görsel zenginliğinin temelini, ilgili kurum mensuplarının yardımları oluşturmaktadır.

Yazılar, yazılışından tasarıma birden fazla safhadan geçmiştir. Bunlar bölüm editörünün, kitabın editörünün, hakemin ve proje yöneticisinin, ilmî redaksiyon heyetinin okuması ve müteakiben donanımlı ve tecrübeli bir heyetin yürüttüğü bibliyografya, tashih, teknik redaksiyon, imla ve tashih kontrolü ile son okuma safhalarıdır. Her safha birbirini takip etmiş, okumalar, grafik ve matbaa ekibinin engin hoşgörüsüyle tasarım safhasında, hatta baskı aşamasında bile devam etmiş, hatalar mümkün olduğunca en aza indirgenmeye çalışılmıştır. Aynı süreç editör, görsel editör, tasarımcı, proje yönetmeni ve resimaltı tanımlamaları ilişkisi açısından görsel materyal için de geçerlidir.

Eser, farklı ülkelerden uzmanların da yer aldığı geniş bir bilimsel kadronun desteğiyle şekillenmiştir. Kitabın hazırlanması safhasında, bölüm editörleri, yayın ve bilim kurulu, danışman ve bilgisine müracaat edilen uzmanların önerileriyle, ilmî yeterlilik esasına dayalı geniş bir yazar listesi oluşturuldu ve bölüm editörlerimizin temasları başta olmak üzere, ilgililerinin gayretleriyle zengin bir kadronun birikimi kitaba yansıtıldı. Neticede 270 bilim adamının derkenarlar hariç 363 yazısı ve tecrübeli bir ekibin temin ettiği görsel materyal ile bu eser hazırlandı. Farklı katkılar da dikkate alındığında kitaba emek veren bilim adamı sayısı 300'e ulaşmaktadır. Bu cildin sonunda yer alan, içindekiler bölümü dikkatlice incelendiğinde dünyaca ünlü, alanında uzman ve nitelikli çalışmalara imza atmış, çok değerli yazarların bu eserin sayfalarında buluştuğu görülecektir.

Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi'ni diğer şehir tarihlerinden ayıran hususiyetlerinin başında geniş yazar kadrosu, uluslararası akademik katkılar, görsel materyal zenginliği ve hacmi gelmektedir. Muhteva, tasarım ve baskı materyali itibariyle birbirini tamamlayan ve destekleyen bu çalışma aynı zamanda şehirlerin uzun tarihlerini yazmada bir model önerisi de sunmuş olmaktadır.

Eserin sadece Türkçe değil İngilizce gerçekleşecek neşri ve farklı dillere tercümesinin planlanması, kitabın istifade edilirliğine ve İstanbul'un uluslararası akademik, kültür, sanat ve entelektüel alandaki görünürlüğüne de önemli katkılarda bulunacaktır.

Bu çalışmanın muhtevası kadar basılacağı materyal ve fontları da özenle seçilmiştir. 10 ciltlik bu eser toplam 5.320 sayfadır. Kitabın iç ebadı 24×29 cm'dir. Metinde kullanılan font Ineborg, 10,5 punto, çerçeve yazılarda kullanılan font Neutraface Text, 11 punto, resimaltlarında kullanılan font Neutraface Text, 8 puntodur. Eserin kağıdı dünyanın sayılı prestij kağıtlarından birisi olan GardaPat 13 Klassica 115 gr/m^2'dir. Cilt malzemesi Gmund'un sadece cilt kapağı için kullanılan f-color Bütten meerblau, yan kağıtları ise yine Gmund f-color Feinleinen titan'dır. Kapak üzerinde özel seri Kurz yaldızlar kullanılmıştır. Tabi eseri görünür kılan hususiyetlerden birisi de ülkemizin seçkin bir tasarımcısının imzasını taşıması, renk ayrımı ve baskısına gösterilen özendir.

Antik Çağdan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi hacimli bir eser olmasına rağmen eksikliklerden azade değildir. Bunda birden fazla sebep etkendir. Zaman, hacim, uzmanlık, tercihler vb... Bu eser ucu açık bir zaman dilimi anlayışıyla hazırlanmadı. Muhteva ve hacmiyle mukayese edildiğinde bilakis sıkıştırılmış bir takvimle hazırlanmaya gayret edildi. Süre daha ziyade yayıncının da iyi bir eserin oluşması için gösterdiği müsamaha ile yazıların işlenmesi ve tasarım safhasında kısmi bir esneklik kazandı. Şüphesiz ehlinin gerçeğe ışık tutacak ve katkı maksadını güden her değerlendirmesi, eser ve şehrin tarihi için önemli bir katkı olarak kabul görecek ve istifade edilecektir.

Bu kitap, planlanmasından basımına, nitelikli, gayretli, samimi, ülfetli, üretici ve paylaşımcı yüzlerce insanın rol aldığı geniş bir ekibin ortak çalışması olarak okuyucuya sunulmaktadır. Şüphesiz okuyucusunun ilgisiyle zenginleşecek, etkinleşecek ve kalıcı bir esere dönüşecektir. Katkı sahipleri jenerik, teşekkür, içindekiler sayfaları ve ilgili mecralarda şahıs ve kurumsal temsil tanımlamasıyla, gösterilmeye gayret edildi. Ancak her şeye rağmen bu sayfalarda yer alması gerekenlerin zikredildiği ve arzu edilene uygun bir şekilde yansıtıldığı gibi bir iddia da söz konusu değildir. Katkı sahiplerinin müsamahasına sığınırız.

Sözün nihayetine doğru, 40 ciltlik *İstanbul Kadı Sicilleri*'nin neşrinde de, Proje Yöneticisi ve Editör olarak birlikte çalıştığımız M. Âkif Aydın'a hocalığı, nezaketi, sükûneti ve yöneticiliği için müteşekkirim. Onun yöneticiliği bu eserin en önemli imkânlarından birisi oldu.

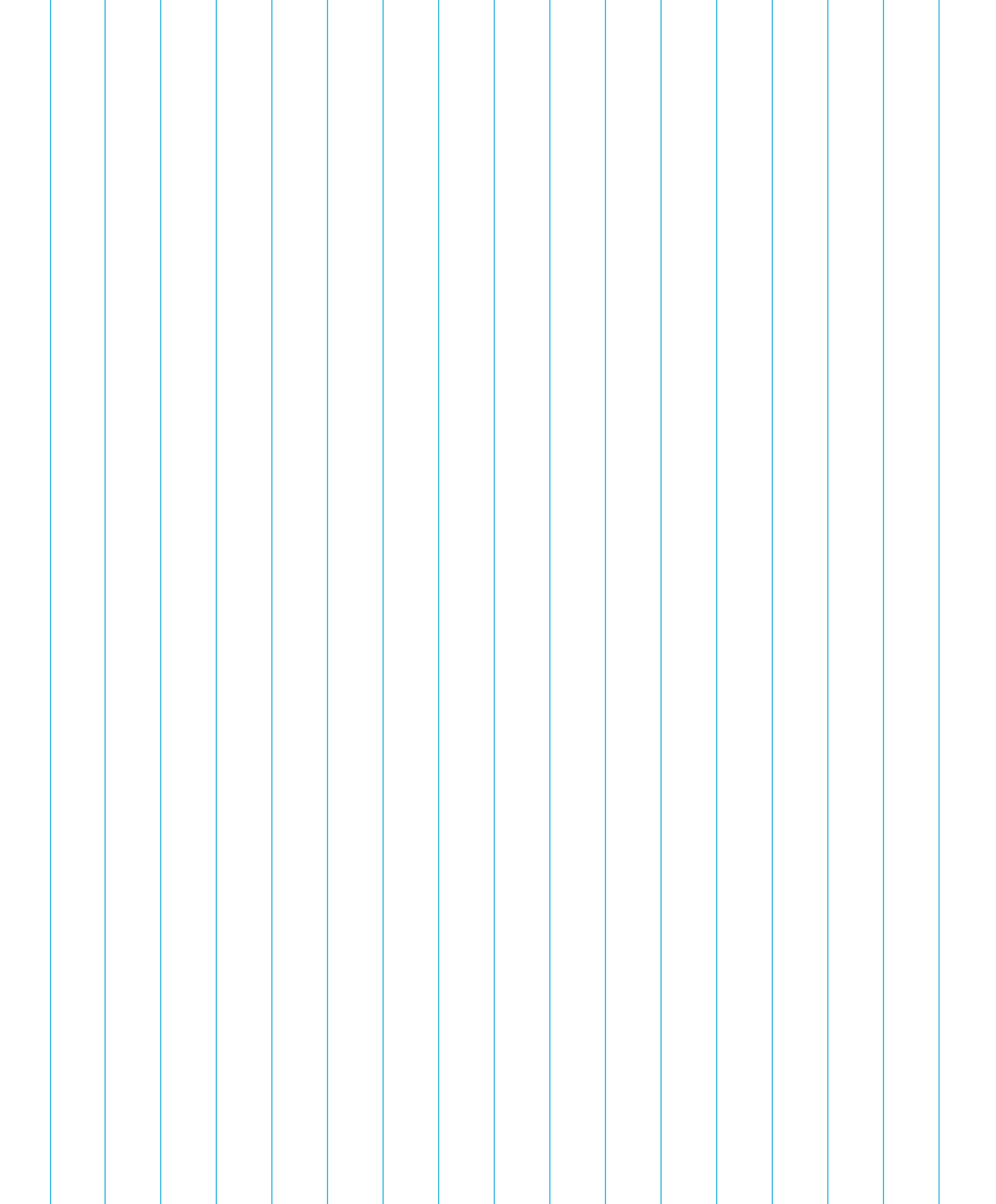
Kitabı çoğu defa metinden ibaret zannederiz. En azından böyle yaygın bir kanaat vardır. Şüphesiz yazılar kitabın olmazsa olmazlarındandır. Ancak, sözü edilen salt yazı değil, adı üzerinde kitaptır ve umumiyetle "eser" olarak isimlendirilmektedir. Eser birden fazla unsurun bir araya gelmesiyle ortaya çıkar. Kitabı sadece metinden ibaret görmek, eserin hukukunu çiğnemektir. Bu sadece kitabın değil yazının da hukukunu ihlaldir.

Kitap, muhtevanın planlanmasından okuyucuya ulaşıncaya kadar her biri bir öncekini anlamlı ve

sonrakini zorunlu kılan bir süreçler topluluğunun ürünüdür. Planlama, yazıların siparişi, redaksiyonu, metin, görsel materyal, font, punto, tasarım, kâğıt, baskı, cilt, okuyucuya ulaştırma ve okunurluluk... bir kitabı tamamlayan, anlamlı kılan ve esere dönüştüren süreçlerdir. Birisinin ihmali önceki adımların etkisini azaltır ve sonraki safhanın gerekliliğini anlamsız kılabilir. Bu kitabın her safhası zamanımıza ve gelecek zamanlara bir eser bırakma hassasiyeti ile planlandı ve takip edildi. Daha iyisini yapmak her zaman mümkündür. Öncelik, işin ruhuna uygun bir anlayışla, zaman, mekân, imkân ve insan ilişkisi içerisinde vicdani sorumluluk hisseden bir yaklaşımla hareket etmektedir. İyisi için gayret edildi ama öncelikten feragat edilmemesine de titizlik gösterildi.

Biliyoruz ki, tarih sadece geçmişe şahitlik etmiyor, zamanına da ayna tutuyor ve bir gün kaybolduğu zannedilen gölgelerin aksi bile karşımıza çıkıyor.

Zaman aynasında aksimizin aydınlık olması temennisiyle...



Eserin hazırlanmasında imla, dipnot ve isimlerin yazılışında ortak bir dil kullanımına özen gösterildi. Ancak bu tercihlerin belirlenmesinde eserin hedef kitlesi esas alındı ve günümüzdeki yazma ve okuma alışkanlıkları da göz ardı edilmedi. Bu anlayışla genel okuyucuya hitap etmek amaçlandığından imlada hafifletme yoluna gidildi.

Tarihî isimlerin yazımında düzeltme işareti (^) kullanımı, hafifletme amacıyla, anlam farklılaşması, sık kullanım ve bilinirlik kıstasına göre muhafaza edilmiş ya da azaltılmıştır. Buna göre;

Fâil kalıbındaki isimlerde düzeltme işareti kullanılmamıştır: Hâlid değil Halid; istisna; Kâmil. Fâil kalıbıyla karışması muhtemel durumlarda feîl kalıbındaki isimlerin yazımında düzeltme işareti muhafaza edilmiştir: Latîfî, Nesîmî.

Nisbet -î'si taşıyan isimlerde eser adında geçmesi ya da edebî bir kişilik olması durumlarında düzeltme işareti muhafaza edilmiştir: Abdi Paşa, Abdî, *Abdî Tarihi*.

Nisbet -î'si taşıyan isimlerde sadece sondaki uzun ses muhafaza edilmiştir: Osmânî, Buhârî değil Osmanî, Buharî.

Nisbet -î'si, devletler, mezhepler, tarikatların yazımında muhafaza edilmiştir: Abbasî, Hanefî, Nakşibendî.

Arapça kökenli dişil çoğul/cemi müennes isimlerde sondaki uzun "a" gösterilmemiş (müessesat), eril çoğul/cemi müzekker isimlerin sonundaki "i" ise uzun yazılmıştır (müslimin değil müslimîn).

Farsça kökenli isimlerin çoğullarında düzeltme işareti muhafaza edilmiştir: Bektaşiyân, dedegân.

Farsça kökenli isimlerde kelimenin başındaki uzun a harfi gösterilmiştir: Âgâh, Âsâfî.

Osmanlı dönemine ait şahıs ve yer isimlerinde "b" ve "d" harfleri korunmuştur: Mahmut, Bayezit değil, Mahmud, Bayezid; Bâb-ı Zaptiye, İhtisap Nezareti değil Bâb-ı Zabtiye, İhtisab Nezareti. Bağdad, Belgrad gibi yer isimleri ise güncel kullanıma göre yazılmıştır: Bağdat, Belgrat.

Şahıs isimleri bir tamlama içinde kullanıldığında güncel kullanıma riayet edilmiştir. II. Mahmut Türbesi, Sultanahmet Camii, Beyazıt Meydanı.

Türkçe ve Arapça tamlama şeklindeki kapı, bab, dar, meydan, pazar, hamam, hisar, kavak, oda, dağ, köy, burun isimleri genelde bitişik olarak, Farisî tamlama şeklinde olanlar ise ayrı olarak yazılmıştır: Altınkapısı, Bâbülferes, Darülfünun, Okmeydanı, Atpazarı, Ağahamamı, Anadoluhisarı, Rumelikavağı, Arzodası, Alemdağı, Kadıköyü, Akıntıburnu. Bâb-ı Fetva; istisna: Bâbıâli.

Kitap isimleri ve alıntı metinler haricinde müennes nisbet eki –iyye değil –iye olarak yazılmıştır: Meclis-i Ahkâm-ı Adliye, *Mecelle-i Ahkâm-ı Adliyye*.

Ayn harfi şahıs isimlerinde gösterilmemiş, eser isimlerinde gerekli yerlerde gösterilmiştir: Esad Efendi, *Lu'biyât-ı Osmânî*.

Musiki makamlarının yazımında *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*'nin (*DİA*) imlası tercih edilmiştir. Musiki aletlerine nisbet ifade eden kelimelerde sadece sondaki nisbet –î'si muhafaza edilmiştir: ûdî değil udî.

Grekçe isimler I. Konstantinos'tan (ykl. 4. yüzyıldan) itibaren Grekçe transkripsiyon ile yazılmıştır: Buna göre Grekçe transkripsiyonda

-genellikle-

Θ/θ için Th/th (Theodosios);

I/ι için J/j ya da İ/ı değil I/i (Iustinianos);

K/ϰ için C/c değil K/k (Konstantinos);

Ξ/ξ için X/x değil Ks/ks (Aleksandros);

Y/υ için Y/y ve i (Argiros);

Φ/ϕ için Ph/ph değil F/f (Fotios);

X/χ harfi için Ch/ch değil Kh/kh (Khalkedon);

Xϱ ile başlayan kelimelerde Hr (Hrisostomos);

T/ζ için ise Ç/ç değil Tz/tz (Tzetzes) tercih edilmiştir.

Aya, Hagios, St. gibi unvanlar mümkün mertebe Aziz olarak yazılmıştır: Aya İrini, Aziz Georgios.

İMLA

Bunların dışındaki hususlarda Türk Dil Kurumu'nun www.tdk.org.tr adresinden erişilen Yazım Kılavuzu kullanılmıştır.

Tarihler genelde miladi tarih olarak verilmiş; evrakın ya da eserin üzerinde kayıtlı bir tarih aktarıldığında ya da karşılığı iki miladi yıl ile belirtildiğinde hicri tarih muhafaza edilmiştir.

Şahısların doğum ve ölüm tarihleri, imparatorluk, saltanat vb. görev dönemleri parantez içinde belirtilmiştir: II. Bayezid (1481-1512), Keçecizade Fuad Paşa (d. 1815-ö. 1869).

Geçmişten bugüne çokça isim alan İstanbul'a atıf yaparken genelde yazarın kullanımı korunmuş, sadece Constantinopolis ismi Grekçe yazımda tercih edilen kurallardan dolayı Konstantinopolis olarak yazılmış, Grekçe aslını daha doğru yansıtan Konstantinupolis imlası yaygınlık şartını sağlamadığı için tercih edilmemiştir.

Dipnotlarda geçen kaynaklar ilk geçtikleri yerde tam künye olarak verilmiş olup makalenin sonundaki kaynaklar kısmına alınmamıştır.

Elbette çok farklı ilim dallarından bu kadar geniş bir ilim adamı grubunca kaleme alınan böylesine hacimli bir eserde bazı tutarlılık problemlerinin yaşanması kaçınılmazdır. Yazarların ya da alanın özel imlasının muhafazası gibi sebeplerden kaynaklanan ufak farklılıklar söz konusudur ve bunların da dikkatli okuyucularca mazur karşılanacağı ümit edilmektedir.

KISALTMALAR

a.e.: Aynı eser

a.mlf.: Aynı müellif

AFL.: Archive de L'Association French Lines

AGS, *E*: Archivo General de Simancas, Papeles de Estado

AOH: Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae

APC: Archivio Proprio Costantinopoli

Ar.: Arapça

Ar.Ott: Archivum Ottomanicum

ASV: Archivio di Stato di Venezia

aş.: Aşağı, aşağıda

AÜ: Ankara Üniveritesi

AÜİFD: Ankara Üniversitesi İlâhiyat Fakültesi Dergisi

b.: İbn

B.: Receb

BCA: Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi

BİK: Bursa İnebey Kütüphanesi

bkz.: Bakınız

BOA: Başbakanlık Osmanlı Arşivi

BOA, A.AMD: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Sadaret Âmedî Kalemi Defterleri

BOA, A.DVN.d: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Bâb-ı Âsafî Divan-ı Hümayun Kalemi Defterleri

BOA, A.DVN.MKL: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Bâb-ı Âsafî Divan-ı Hümayun Mukavele Kısmı

BOA, A.DVN.NMH: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Bâb-ı Âsafî Divan-ı Hümayun Name-i Hümayun Kalemi

BOA, A.DVN.RSK: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Bâb-ı Âsafî Divan-ı Hümayun Ruûs Kalemi

BOA, A.MKT: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Sadaret Mektubî Kalemi

BOA, A.MKT.DV: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Sadaret Mektubî Kalemi Deâvî Evrakı

BOA, A.MKT.MHM: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Sadaret Mektubî Kalemi Mühimme Evrakı

BOA, A.MKT.MVL: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Sadaret Mektubî Kalemi Meclis-i Vâlâ Evrakı

BOA, A.MKT.NZD: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Sadaret Mektubî Kalemi Nezaret ve Devair Yazışmaları Evrakı

BOA, A.MKT.UM: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Sadaret Mektubî Kalemi Umum Vilayat Evrakı

BOA, AE: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Ali Emirî Tasnifi

BOA, AE.SMMD.IV: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Ali Emirî Sultan IV. Mehmed

BOA, BEO: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Bâbıâli Evrak Odası Evrakı

BOA, C.ADL: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Cevdet Adliye

BOA, C.AS: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Cevdet Askeriye

BOA, C.BLD: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Cevdet Belediye

BOA, C.DH: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Cevdet Dahiliye

BOA, C.EV: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Cevdet Evkaf

BOA, C.İKTS: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Cevdet İktisat

BOA, C.MF: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Cevdet Maarif

BOA, C.ML: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Cevdet Maliye

BOA, C.NF: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Cevdet Nafia

BOA, C.SH: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Cevdet Sıhhiye

BOA, C.SM: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Cevdet Saray

BOA, C.ZB: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Cevdet Zabtiye

BOA, D.BŞM.BNE: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Bâb-ı Defterî Başmuhasebe Bina Eminliği

BOA, D.BŞM.BRİ: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Bâb-ı Defterî Başmuhasebe İstanbul Baruthanesi

BOA, D.BŞM.BRİ.d: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Bâb-ı Defterî Başmuhasebe İstanbul Baruthanesi Defterleri

BOA, D.BŞM.BRİ.DES: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Bâb-ı Defterî Başmuhasebe İstanbul Baruthanesi Dosya Envanter Usûlü

BOA, D.BŞM.KSB: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Bâb-ı Defterî Başmuhasebe Kasabbaşılığı

BOA, D.BŞM.MHF: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Bâb-ı Defterî Başmuhasebe Muhallefat Halifeliği

BOA, D.BŞM.SHK: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Bâb-ı Defterî Başmuhasebe Salhane Kâtibliği

BOA, D.BŞM.ZCR: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Bâb-ı Defterî Başmuhasebe Zecriye Rüsumu

BOA, D.BŞM.ZMT: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Bâb-ı Defterî Başmuhasebe Zimmet Halifeliği

BOA, DH.EUM: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Belgeleri

BOA, DH.EUM.6.Şb: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Altıncı Şube

BOA, DH.EUM.MH: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Muhasebe Kalemi

BOA, DH.EUM.THR: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Dahiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Tahrirat Kalemi Evrakı

BOA, DH.İ.UM: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Dahiliye Nezareti İdare-i Umumiye Evrakı

BOAİ, DH.İD: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Dahiliye Nezareti İdare Evrakı

BOA, DH.KMS: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Dahiliye Nezareti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti Belgeleri

BOA, DH.MB.HPS.M: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Dahiliye Nezareti Mebânî-i Emîriye ve Hapishaneler Müdüriyeti

BOA, DH.MKT: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Dahiliye Nezareti Mektubî Kalemi

BOA, DH.MUİ: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi Evrakı

BOA, DH.SYS: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Dahiliye Nezareti Siyasi Kısım Evrakı

BOA, DH.TMİK: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Dahiliye Nezareti Tesri-i Muamelat ve Islahat Komisyonu

BOA, DH.UMVM: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Dahiliye Nezareti Umûr-ı Mahalliye ve Vilayat Müdürlüğü Evrakı

KISALTMALAR

BOA, EV.HMH: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Evkaf Haremeyn Muhasebesi

BOA, EV.VKF: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Evkaf Vakfiyeler Evrakı

BOA, HH: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Hatt-ı Hümayun

BOA, HH.VRK: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Hazine-i Hassa Evrak Odası

BOA, HR.HMŞ.İŞO: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Evrakı

BOA, HR.MKT: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Hariciye Nezareti Mektubî Kalemi Evrakı

BOA, HR.MTV: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Hariciye Nezareti Mütenevvia Kısmı Evrakı

BOA, HR.TO: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı

BOA, İ.AS: Başbakanlık Osmanlı Arşivi İrade Askeriye

BOA, İ.B.K: Başbakanlık Osmanlı Arşivi İstanbul Belediye Kütüphanesi

BOA, İ.DH: Başbakanlık Osmanlı Arşivi İrade Dahiliye

BOA, İ.DUİT: Başbakanlık Osmanlı Arşivi İrade Dosya Usulü

BOA, İ.EV: Başbakanlık Osmanlı Arşivi İrade Evkaf

BOA, İ.HR: Başbakanlık Osmanlı Arşivi İrade Hariciye

BOA, İ.HUS: Başbakanlık Osmanlı Arşivi İrade Hususi

BOA, İ.İMT: Başbakanlık Osmanlı Arşivi İrade İmtiyazat ve Mukavelat

BOA, İ.KAN: Başbakanlık Osmanlı Arşivi İrade Kanun ve Nizamat

BOA, İ.MLU: Başbakanlık Osmanlı Arşivi İrade Meclis-i Umumi

BOA, İ.MMS: Başbakanlık Osmanlı Arşivi İrade Meclis-i Mahsus

BOA, İ.MSM: Başbakanlık Osmanlı Arşivi İrade Mesail-i Mühimme

BOA, İ.MVL: Başbakanlık Osmanlı Arşivi İrade Meclis-i Vâlâ

BOA, İ.ŞH: Başbakanlık Osmanlı Arşivi İrade Şehremaneti

BOA, İ.TNF: Başbakanlık Osmanlı Arşivi İrade Ticaret ve Nafia

BOA, KK: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Kâmil Kepeci Tasnifi

BOA, MAD: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Maliyeden Müdevver Defterler

BOA, MD: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Mühimme Defteri

BOA, MF.ALY: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Maarif Nezareti Tedrisat-ı Aliye Dairesi

BOA, MF.MKT: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Maarif Nezareti Mektubî Kalemi

BOA, MHD: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Muahedeler

BOA, ML.MKT.d: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Maliye Nezareti Mektubî Kalemi Defterleri

BOA, MV: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Meclis-i Vükela Mazbataları

BOA, NFS.d: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Nüfus Defteri

BOA, PLK.p: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Plan, Proje ve Krokiler

BOA, ŞD: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Şûra-yı Devlet Evrakı

BOA, T: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Ticaret, Nafia, Ziraat, Orman, Meadin Nezaretlerine aid Evrak

BOA, TŞH: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Teşhir

BOA, Y.A.HUS: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yıldız Sadaret Hususi Evrakı

BOA,Y.EE: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yıldız Esas Evrakı

BOA, Y.EE.d.: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yıldız Esas Evrakı defterleri

BOA, Y.MTV: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı

BOA, Y.PRK.ASK: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yıldız Perakende Evrakı Askerî Maruzat

BOA, Y.PRK.AZJ: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yıldız Perakende Evrakı Arzuhal Jurnal

BOA, Y.PRK.BŞK: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yıldız Perakende Evrakı Başkitabet Dairesi Maruzatı

BOA, Y.PRK.EŞA: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yıldız Perakende Evrakı Elçilik, Şehbenderlik ve Ataşemiliterlik

BOA, Y.PRK.HH: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yıldız Perakende Evrakı Hazine-i Hassa

BOA, Y.PRK.SRN: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yıldız Perakende Evrakı Serkurenâlık

BOA, Y.PRK.ŞH: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yıldız Perakende Evrakı Şehremaneti Maruzatı

BOA, Y.PRK.TKM: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yıldız Perakende Evrakı Tahrirat-ı Ecnebiye ve Mabeyn Mütercimliği

BOA, Y.PRK.TNF: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yıldız Perakende Evrakı Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzatı

BOA, Y.PRK.ZB: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yıldız Perakende Evrakı Zabtiye Nezareti Maruzatı

BOA, ZB: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Zabtiye Nezareti Evrakı

BPOWM: Bombay Prince of Wales Museum

BRIJMES: British Journal for Middle Eastern Studies

bs.: Basım, baskı

BSB: Berlin Staatsbibliothek

BSMES: British Society for Middle Eastern Studies

bşl.: Başlangıç

btş.: Bitiş

BTTD: Belgelerle Türk Tarihi Dergisi

BZ: Byzantinische Zeitschrift

c.: Carta

c.: Cilt

C.: Cemaziyelahir

Ca.: Cemaziyelevvel

CAMSM: Cambridge Arthur M. Sackler Museum

çev.: Çeviren

d.: Doğum tarihi

DBİst.A: Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi

DCBL: Dublin Chester Beatty Library

D-DAI-IST: Alman Arkeoloji Enstitüsü Arşivi

der.: Derleyen

KISALTMALAR

DİA: Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi

dn.: Dipnot

DOP: Dumbarton Oaks Papers

DSLB: Dresden Sachsische Landesbibliothek

DTCF: Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi

DTCFD: Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi

DÜİFD: Dokuz Eylül Üniversitesi İlâhiyat Fakültesi Dergisi

ed.: Editör, edisyon

EFAD: Atatürk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Araştırma Dergisi

EHR: The English Historical Review

EI^{2} (İng): *The Encyclopedia of Islam (new edition)*

EÜ.: Ege Üniversitesi

F.: Farsça

fil.: Filza

fl.: Fluorished/Faal olduğu dönem

fol.: Folio

fot.: Fotoğraf

G.S., G.S.: Geographical Section General Staff

GDAAD: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi

gr.: Graecus

HGM: Harita Genel Müdürlüğü

HP. ARC.: Henri Prost Archives

HTR: Harvard Theological Review

HUM: Harita Umum Müdürlüğü

IJMES: International Journal of Middle East Studies

IJTES: International Journal of Turkish Studies

Isl.: Der Islam

İA: İslâm Ansiklopedisi (Milli Eğitim Bakanlığı)

İBB: İstanbul Büyükşehir Belediyesi

İBBŞM: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Şehir Müzesi

İFM: İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası

İRHM: İstanbul Resim Heykel Müzesi

İSO: İstanbul Sanayi Odası

İst.A: İstanbul Ansiklopedisi (Reşat Ekrem Koçu)

İSTEM: İslâm, San'at, Tarih, Edebiyat ve Mûsikîsi Dergisi

İŞS: İstanbul Şer'iye Sicilleri

İTED: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi İslâm Tetkikleri Enstitüsü Dergisi

İTO: İstanbul Ticaret Odası

İTSO: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası

İÜ: İstanbul Üniversitesi

İÜ Ktp.: İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi

JA: Journal Asiatique

JEH: Journal of Ecclesiastical Studies

JRS: The Journal of Roman Studies

JTS: Journal of Turkish Studies.

KMM: Konya Mevlana Müzesi

krş.: Karşılaştırınız

Ktp.: Kütüphane, kütüphanesi

L.: Şevval

LACMA: Los Angeles Country Museum of Art

LBL: Londra British Library

LNG: Londra National Gallery

M.: Muharrem

MB: Merkez Bankası

md.: Madde

MEJ: The Middle East Journal

MES: Middle Eastern Studies

MTM: Milli Tetebbular Mecmuası

MÖ: Milattan önce

MS: Milattan sonra

MSA: TBMM Milli Saraylar Arşivi

MSÜRHM: Mimar Sinan Üniversitesi İstanbul Resim Heykel Müzesi Koleksiyonu

MÜ: Marmara Üniversitesi

MÜİFD: Marmara Üniversitesi İlâhiyat Fakültesi Dergisi

MÜTAD: Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Türklük Araştırmaları Dergisi

MW: The Muslim World

N°: Numara

N.: Ramazan

NMET: New York Metropolitan Museum of Art

NPL: New York Public Library

nr.: Numara

nşr.: Neşir, neşreden

OAM: Oxford Ashmolean Müzesi

OBL: Oxford Bodleian Library

OM: Oriente Moderno

Osm.Ar.: Osmanlı Araştırmaları

OTAM: Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi

ö.: Ölüm tarihi

PBN: Paris Bibliotheque National

pr.yön.: proje yöneticisi

Pub.: Published

r.: Recto

R.: Rebiülahir

Ra.: Rebiülevvel

REB: Revue des Etudes Byzantines

reg.: Registro

RH: Revue Historique

RTM: Resimli Tarih Mecmuası

s.: Sayfa

S.: Safer

s.nşr.: Sadeleştirilmiş neşir

SBFD: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi

SDC: Senato, Dispacci Costantinopoli

St.I: Stvdia Islamica

STAD: Sanat Tarihi Araştırmaları Dergisi

sy.: Sayı

SYEK: Süleymaniye Yazma Eserler Kütüphanesi

Ş.: Şaban

T.: Türkçe

TA: Türk Ansiklopedisi

TAD: Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi

TCTA: Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi

KISALTMALAR

TD: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi

TDA: Türk Dünyası Araştırmaları

TDEA: Türk Dili ve Edebiyatı Ansiklopedisi

TDEAD: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Türk Dili ve Edebiyatı Araştırmaları Dergisi

TDED: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Türk Dili ve Edebiyatı Dergisi

TDl.: Türk Dili

TED: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi

TFA: Türk Folklor Araştırmaları

TİD: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi

TİEM: Türk İslâm Eserleri Müzesi

TK: Türk Kültürü

TKDB: Türk Kütüphaneciler Derneği Bülteni

TM: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Türkiyat Mecmuası

TOEM: Târih-i Osmânî Encümeni Mecmuası

ts.: Tarihsiz

TSM: Topkapı Sarayı Müzesi

TSMA: Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi

TSMA, D: Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi, Defter

TSMA, E: Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi, Evrak

TSMK: Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi

TSMK, A.: Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi III. Ahmed

TSMK, B.: Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi Bağdat Köşkü

TSMK, CY.: Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi Cilt ve Yazı Araçları

TSMK, E.H.: Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi Emanet Hazinesi

TSMK, H.: Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi Hazine

TSMK, H.E.A.: Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi Halil Edhem Arda Koleksiyonu

TSMK, HS.: Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi Hırka-i Saadet

TSMK, R.: Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi Revan Köşkü

TSMK, YB.: Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi Yeni Basmalar

TSMK, YY.: Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi Yeni Yazmalar

TT: Tarih ve Toplum

TTK: Türk Tarih Kurumu

TTK Belgeler: Türk Tarih Kurumu Belgeler

TTK Belleten: Türk Tarih Kurumu Belleten

TTK Bildiriler: Türk Tarih Kongresi, Kongreye Sunulan Bildiriler

TUBA: Türklük Bilgisi Araştırmaları

tür.yer.: Türlü yerde, birçok yerde

TY: Türkçe Yazmalar

UUL: Uppsala University Library

v.: Verso

v.dğr.: Ve diğerleri

Vat. gr.: Vaticanus graecus

vb.: Ve benzerleri, ve başkaları

VC: Vigiliau Christianae

VD: Vakıflar Dergisi

vd.: Ve devamı

VGMA: Vakıflar Genel Müdürlüğü Vakıf Kayıtları Arşivi

VML: Venedik Marciana Library

VÖNB: Viyana Österreichische Nationalbibliothek

vr.: Varak

WFGA: Washington Freer Gallery of Art

WZKM: Wiener Zeitschrift für die Kunde des Morgenlandes

YA: Yurt Ansiklopedisi Türkiye, İl İl: Dünü, Bugünü, Yarını

ykl.: Yaklaşık

yuk.: Yukarı, yukarıda

Z.: Zilhicce

Za.: Zilkade

ZDMG: Zeitschrift des Deutschen Morgenländischen Gesellschaft

ZKG: Zeitschrift für Kirchengeschichte

KİTAP KISALTMALARI

A. Cevad: *Tarîh-i Askeriyye-i Osmanî*, Paris, 1882.

Aelst: Peter Coeck Aelst, *The Turks in MDXXXIII, A Series of Drawing Made in that year at Constantinople*, London 1873.

Allom: Thomas Allom, *Constantinople and the scenery of the seven Curches of Asia Minor*, London-Paris 1838.

Ârifi, *Süleymannâme*: Fethullah Ârifi, *Süleymannâme*, 1558, TSMK, H. 1517.

Bartlett: W.H. Bartlett, *The Bosphorus and Danube*, London 1850.

Broquiere: Bertrandon de La Broquière, *Recueil de voyages et de documents pour servir à l'histoire de la géographie depuis le XIIIe jusqu'à la fin du XVIe siècle*, Paris 1892.

Brindesi: Jean Giovanni Brindesi, *Les Anciens Costumes*, Paris 1855.

Bruyn: Corneille Le Bruyn, *Reisen van Cornelis de Bruyn*, Delft 1698.

Cange: Charles du Fresne du Cange, *Historia Byzantina duplici commentario illustrata: prior familias ac stemmata imperatorum Constantinopolianorum, cum eorundem Augustorum nomismatibus & aliquot iconibus: praeterea familias Dalmaticas & Turcicas complecticur: alter descriptionem urbis Constantinopolitanae, qualis extitit sub imperatoribus Christianis*, Brüksel 1680.

Castellan: A.L. Castellan, *Moeurs, usages, costumes des Othomans et abrégé de leur Histoire*, Paris 1812.

Coignard: Joannis Baptist Coignard, *Imprerium Oriantale five Antiquitates Constantinopolitanæ*, Paris 1711.

Cumhuriyet Devrinde İstanbul: İstanbul 1949.

d'Ohsson: Ignatius Mouradgea d'Ohsson, *Tableau general de L'Empire Othoman*, I-III, Paris 1787-1820.

Dallaway: James Dallaway, *Constantinople ancient and modern*, London 1797.

Diez-Glück: Ernst Diez, Heinrich Glück, *Alt-Konstantinopel:*

Hundertzehn photographische Aufnahmen..., München-Passing 1920.

Ferriol: De M. De Ferriol, *Recueill de cent estampes representant differentes nations du Levant*, Paris 1714.

Flandin: Eugene Napoleon Flandin, *L'Orient*, Paris 1853.

Fossati: Chevalier Gaspard Fossati, *Ayasofia Constantinople, as recently restored by Order of H.M. the Sultan Abdul Medjid*, London 1854.

Gilles: Pierre Gilles, *The Antiquities of Constantinople*, London 1727.

Gouffier: Marie-Gabriel-Florent-Auguste de Choiseul Gouffier, *Voyage Pittoresque de la Gréce*, I-II, Paris 1782-1822.

Guer: M. Guer, *Moeurs et usages des Turcs, leur religion, leur gouvernement civil, militaire et politique*, Paris 1747.

Gurlitt: Cornelius Gurlitt, *Die Baukunst Konstantinopels*, Berlin 1912.

Hünernâme: Seyyid Lokman, *Hünernâme*, 1584-1589, I-II, TSMK, H., 1523-1524.

İntizâmî: İntizâmî, *Surnâme-i Hümâyûn*, 1587, TSM, H. 1344.

İstanbul'un Kitabı 1: İstanbul, ts.

Jouannin: M.J.M. Jouannin, *Turquie*, Paris 1853.

Levnî, *Albüm:* Levnî (Abdülcelil Çelebi), *Albüm*, 1720-1730, TSMK, H. 2164.

Lewis: John F. Lewis, *Lewis's Illustrations of Constantinople made during a residence in that city & in the Years 1835-6*, London 1836.

Lokman, *Selimhannâme:* Seyyid Lokman, *Şehnâme-i Selim Han/ Selimhannâme*, 1581, TSMK, A. 3595.

Lorichs: Melchior Lorichs, *Konstantinopel unter Sultan Suleiman dem Grossen*, München 1902.

M. Fuad: M. Fouad, *Souvenirs de Constantinople*, baskı yeri yok, ts.

Mahmud Raif, Mahmud Raif, *Tableau des nouveaux reglements de l'Empire Ottoman*, İstanbul 1798.

Mamboury: Ernest Mamboury, *Istanbul touristique*, İstanbul 1951.

Mamboury-Wiegand: Ernest Mamboury-Theodor Wiegand, *Die Kaiserpalaste von Konstantinopel*, Leipzig 1934.

Marsigli: Luigi Ferdinando Marsigli, *Stato Militare dell'Impreio Ottomanno/L'etat militaire de l'empire Ottoman*, Amsterdam 1732.

Matrakçı: Matrakçı Nasûh, *Beyân-ı Menâzil-i Sefer-i Irâkeyn*, İÜ Ktp., 5964.

Maxwell: Sir William Stirling Maxwell, *The Turks in MDXXXIII, A Series of Drawings made in the Year at Constantinople by Peter Coeck Aelst*, London 1873.

Mayer: Luigi Mayer, *Interesting Views in the Ottoman Dominions in Europe and Asia*, London 1810.

Mecmûa: Yâhya Âgâh Efendi, *Mecmûatü'z-zerâif sandûkatü'l-maarif*, SYEK, Nuri Arlasez, nr. 2492; Hakkı Tarık Us Ktp., nr. 13400.

Mehmed Arif: Mehmed Arif, *Ta'rîfât-ı Eşkâl-i Elbise-i Atîka*, Paris, ts.

Melling: Antoine-Ignace Melling, *Le Voyage pittoresque de Constantinople et des rives du Bosphore*, Paris 1819.

Mèry: Joseph Mèry, *Constantinople et la mer noire*, Paris 1855.

Miller: Alexander Miller, *The Costume of Turkey Illustrated by a series of engravings, with descriptions in English and French*, London 1802.

Millingen: Alexander van Millingen, *Constantinople*, London 1906.

Moreno, Moreno, *Viage à Contantinopla en el Ano de 1784*, Madrid

Mornand, Joubert et F. Mornand, *Turquie et de la Russie*, Paris 1854

Motraye: Aubry de La Motraye, *A. de La Motraye's travels through Europe, Asia and into part of Africa*, London 1723.

Nâdirî, *Dîvan:* Nâdirî, *Dîvan*, 1605, TSMK, H. 889.

Nâdirî, *Şehnâme:* Nâdirî, *Şehnâme*, 1620, TSMK, H. 1124.

Pardoe: Julia Pardoe, *The Beauties of the Bosphorus*, London 1835.

Pertusier: Charles Pertusier, *Atlas des promenades pittoresques dans Constantinople et sur rives du Bosphore*, Paris 1817.

Preziosi: Amedeo Preziosi, *Stamboul*, Paris 1858.

Raymond: Alexandre M. Raymond, *l'Art islamique en Orient*, Prag 1924.

Salutis: Camillie Rogier, *La Turquie, moeurs et usages des orientaux*, Paris 1848.

Salzenberg: W. Salzenberg, *Alt-christliche Baudenkmale von Constantinopel*, Berlin 1854.

Schedel: Hartmann Schedel, *Liber Chronicarum*, Augsburg 1497.

Schranz: J. Schranz, *Le Bosphore et Constantinople, dessiné d'après nature*, Paris 1855.

Şehinşâhnâme: Seyyid Lokman, *Şehinşâhnâme-i Murâd-ı Sâlis/ Şehinşâhnâme*, 1597-1598, TSMK, B. 200.

Şekâik: İsâmüddin, Ahmed b. Muslihiddin Mustafa Taşköprizâde, *Şekâik-i Nu'mâniyye*, 1620, TSMK, H. 1263.

Taeschner: Veröffentlicht von Franz Taeschner, *Alt-Stambuler Hof- und Volksleben*, Hannover 1925.

Thomas Shaw: Thomas Shaw, *Travels, or Observations relating to several parts of Barbary and Levant*, London 1757.

Urbium: Theophilum Urbium, *Türkisches Stadt-Büchlein*, Nürnbeg 1664.

Vavassore: Giovanni Andrea Vavassore, *İstanbul Haritası*, TSMK, YB. 3854.

Vehbî, *Surnâme:* Vehbî, *Surnâme*, 1727, TSMK, A. 3593.

Walsh: Robert Walsh, *Constantinople and the scenery of the seven churches of Asia Minor*, London 1839.

Yıldız Albümleri: II. Abdülhamid devri fotoğrafları, İÜ. Nadir Eserler Kütüphanesi

Zenânnâme: Fâzıl Enderûnî, *Hûbânnâme ve Zenânnâme*, 1793, İÜ Ktp., 5502.

Zonaro: Adolphe Thalasso, *Déri Séadet ou Stambul porte du Bonheur*, Paris 1908.

İKTİSAT

GİRİŞ

COŞKUN ÇAKIR
Bölüm Editörü

Adına ister "Konstantinopolis", ister "Yeni Roma" isterse "Dersaadet" diyelim İstanbul müstesna bir şehirdir. İstanbul'un hikâyesi Eski Yunan döneminde Boğaz ve Marmara'nın kesiştiği yerde başlar, önce Roma İmparatorluğu'nun, sonra Bizans'ın ve nihayet Osmanlı Devleti'nin başkenti olarak devam eder. Bugün hâlâ modern dünyanın gözbebeği olarak hayatını sürdürür. Kuşkusuz üç imparatorluğa başkentlik etmiş bu uygarlıklar şehrinin öyküsü sadece siyasi ve idari olarak değil, iktisadi olarak da dikkate değer olmalıdır. Hele son yıllarda Yenikapı'da yapılan arkeolojik çalışmalar bu hikâyenin aslında sandığımızdan da gerilere gittiğini göstermektedir.

İstanbul her şeyden önce oldukça stratejik bir coğrafi konuma sahiptir. Bir taraftan Boğaz'ı kontrol eden, diğer taraftan Marmara'ya açılabilen ve en önemlisi son derece sakin bir liman olan Haliç'le tamamlanan bu konumun belki de İstanbul'un en önemli özelliği olması gerekir. Bu yüzden olacak Eski Yunan döneminden başlayarak doğu-batı karayolları ve kuzey-güney denizyolları ekseninde önemli bir kesişme noktası olmuştur. Bir yandan periferisinde yer alan muazzam bir tarım potansiyeli, öte taraftan denizle olan içiçeliği sayesinde dışarıdan getirilen mallarla zenginliğin de merkezi haline gelmiştir. Doğrusu bu zenginlik şehirde yaşayanlar için bir refah ekonomisi sunarken dışında kalanların gözünü kamaştırmış, tabiatıyla bu durum her zaman birilerinin hayallerini süslemiştir.

Her dönem önemli bir nüfus potansiyelini içinde barındıran İstanbul şehir ahalisinin temel ihtiyaçlarının giderilmesi en temel mesele olmuştur. Yönetim merkezi olması nedeniyle yönetici elitin ve asker-sivil bürokrasinin nüfus içinde önemli bir yer işgal etmesi bu iaşe meselesini daha da anlamlı kılmıştır. Aslında Sanayi Devrimi öncesinde hemen hemen bütün büyük şehirler gerek kıtlık, kuraklık gibi tabii, gerek savaşlar gibi gayritabii nedenler ve gerekse ulaştırmada ortaya çıkan aksamalar yüzünden iaşe sorunuyla karşı karşıya kalmışlardır.

İstanbul'un en önemli ihtiyacı tarih boyunca kuşkusuz su olmuştur. Şehrin kuruluşunu müteakiben su ihtiyacı menbalardan, kuyulardan ve sarnıçlardan sağlanmıştır. Fakat bir süre sonra ihtiyaç karşılanamamış ve Romalılar tarafından su yolları inşa edilmiştir. Aynı çabayı Fetih sonrasında Fatih Sultan Mehmed göstermiş ve eski Roma suyollarını ve su kemerlerini tamir ettirerek şehrin su ihtiyacını çözmüştür. Bu amaçla 200 kadar çeşme yaptırmıştır. Kanunî Sultan Süleyman da suyolları konusunda önemli adımlar atmış ve Belgrad Ormanları'ndan yeni su kaynakları tespit ederek şehre transferini sağlamıştır. Esasen Osmanlı devrinde su meselesi kurumsal bir mesele olarak ele alınmış ve bir nezaret vasıtasıyla yönetilecek kadar ehemmiyet verilmiştir. Aslında bugün bile su meselesi İstanbul'un en temel sorunlarından biri olmayı sürdürmektedir. Romalılar döneminde Istranca Dağları'ndan gelen su şimdi Melen Çayı yardımıyla Düzce gibi oldukça uzak mesafelerden temin edilmektedir.

İstanbul nüfusunun ihtiyacı olan temel ihtiyaç maddelerinin temini, yani iaşe usulü aslında Bizans'tan Osmanlı'ya belli bir süreklilik içinde seyretmiştir. Bu seyir içinde nüfusun az olduğu dönemlerde bir aksama olmadığı, ancak nüfusun arttığı dönemlerde ciddi krizlerle karşılaşıldığı görülmektedir. Nüfusun 20 binlerde seyrettiği bir klasik Yunan kenti olarak İstanbul için tarım ve balıkçılık başta gelen ekonomik faaliyetlerdi. Halkın ihtiyacı olan tarımsal ürünler Trakya tarafından gelmekteydi. Kent balık bakımından zengindi ve özellikle bol miktarda palamut bulunmaktaydı. Bizantion büyüyüp Yeni Roma yahut Konstantinopolis olduğunda iaşe meselesi daha da önem kazandı. IV-VI. yüzyıllarda şehirde müthiş bir zenginlik ortaya çıkmış, nüfus da oldukça artmıştı. Şehir ahalisine bedava ekmek, zeytinyağı ve şarap dağıtımı, iaşe politikasının önemli bir parçası olmuştu. Şehrin buğday ihtiyacı karşılanırken yakın Trakya toprakları dışında deniz yoluyla Mısır'dan da vergi karşılığı büyük miktarlarda buğday getiriliyordu. Bu faaliyet temelde devletin kontrolü altında olmakla birlikte çok aktörlü olarak gerçekleşen bir organizasyondu.

Osmanlı Devleti için İstanbul sadece bir şehir değil, âdeta devletin kalbi mesabesindeydi. Şehir halkının beslenmesi önemliydi kuşkusuz, ama ondan

daha önemlisi asker ve bürokrat kesimin iaşesi, önemli olduğu kadar stratejikti de. Bir yandan temel gıda maddelerinin temini, diğer yandan esnafın hammadde ihtiyacının karşılanması gerekiyordu. Bunun için devlet taşranın artık ürününü merkeze, payitahta aktarıyordu. Bir yönüyle İstanbul, ürettiğinden daha çok tüketen bir yapıydı. Bunu yaparken devlet bazen denetleyici, bazen zorlayıcı, yeri geldiğinde de yasaklayıcı usulleri devreye sokuyordu. Bununla birlikte İstanbul'un iaşesi konusunda oluşturulan sisteme bakıldığında bunun her zaman müdahaleci bir formda yapıldığı da söylenemez. Devlet bu konuda pragmatik davranmış, mal darlığı ve bolluğuna göre piyasa düzenlenmiş, denetimler sıkılaştırılmış ya da gevşetilmiştir. Esas itibariyle piyasada bol, ucuz ve kaliteli mal bulunması amaçlanmıştır. Bir de özellikle askerî ve bürokrat sınıfın ihtiyaçlarında bir kesintiye mahal verilmemesine özen gösterilmiştir.

Bizans dönemi İstanbul'unda statüsü çok iyi bilinmemekle beraber vakıf örneği sayılabilecek bir iki örnek bulunmaktadır. Ama asıl vakıf uygulamaları Osmanlıların İstanbul'u fethiyle başlamıştır. Kurulan bu vakıflar kanalıyla şehircilik ve imar faaliyetleri; altyapı ve bayındırlık hizmetleri; dükkân, çarşı ve imalathaneler vasıtasıyla ticari ve sınai faaliyetler; yol, köprü gibi araçlarla ulaşım hizmetleri; cami ve mescitlerle dinî hizmetler; mektep ve medreseler vasıtasıyla eğitim hizmetleri; imaret, darüttıp ve darüşşifalar eliyle sosyal hizmetler ve sağlık hizmetleri; para vakıfları aracılığıyla sosyal güvenlik, kredi ve finansman hizmetleri yerine getirilmiştir. Özellikle su tesisleri kurulmasında çeşmelerden sebillere, bendlerden kuyulara kadar yapılan işlerin çoğu vakıflar kanalıyla gerçekleşmiştir.

İstanbul, Balkanlar ile Anadolu'nun, Karadeniz ile Akdeniz'in birleştiği bir yerde konumlanırken bu noktada öne çıkan en önemli özelliği ticaret olmuştur. Şehir daha erken dönemlerden itibaren bir ticaret merkezi olmaya başlamış, özellikle Bizans İmparatorluğu devrinde dünyanın sayılı metropollerinden biri olmuş, barındırdığı kalabalık nüfusuyla hem muazzam bir zenginlik yaratmış hem de olağanüstü bir tüketim merkezi hâline gelmiştir ki bu da ticaretini oldukça geliştirmiştir. Bu dönemde Sirkeci, Çemberlitaş ve Beyazıt meydanları birer ticaret merkezi olmuşlardır. Öte taraftan Bizans İstanbulu deniz ticareti bakımından son derece elverişli imkânları sayesinde başka memleketlere yapılan transit ticaretin de merkezi olmuştur. Haliç âdeta bir ticaret limanı hâline gelmiştir.

Osmanlı İstanbul'unda ticaret birçok bakımdan Bizans İstanbul'undakiyle benzerlik ve bir ölçüde süreklilik göstermiştir. Fetih sonrasında Haliç, Beyazıt-Kapalıçarşı, Sultanahmet-Çemberlitaş gibi bölgeler yine ticaret merkezi olmayı sürdürmüşlerdir. İstanbul'un önemli ticari mekânları çarşı ve bedestenlerdi. Daha Fatih zamanında iki bedesten ekseninde Kapalıçarşı doğmuştu. Bedestenler dışında hanlar bir başka ticaret mekânı grubuydu. Arastalar da bugünün pasajları olarak İstanbul'u süsleyen ticari merkezdi. Birer antrepo görevi üstlenen kapanlar daha çok Haliç'in iki yakasında yer almış olup Unkapanı, adını taşıdığı bugünkü yerde, Yağkapanı Galata'da, Balkapanı ise Tahtakale'deydi. Gümrükler, İstanbul'da iç ve dış ticaretin düzenlenmesi ve kontrolü açısından önemli birimlerdi. Yeni Cami'de emtia gümrüğü, Anadolu'dan gelen mallar bakımından Üsküdar Limanı ve Galata Rıhtımı deniz gümrüğü, Karagümrük'te bulunan gümrük ise kara gümrüğü olarak hizmet veriyordu. XIX. yüzyılın ortalarından itibaren iktisadi ve ticari hayatın uluslarası boyutu arttı ve çeşitlendi. Batılı örneklerinden esinlenerek nezaretler, meclisler kurulmaya başlandı. Devletin bu yeni ticari kurumları doğal olarak başkent olan İstanbul'da kuruldular. Yerli ve yabancı şirketlerin oluşturduğu hareketlilik ve yabancı sermaye sayesinde İstanbul'un bir ticaret merkezi olarak önemi daha da arttı.

Bizans dönemi İstanbul'unda dükkânlar Ayasofya'dan başlayıp Aksaray'a doğru uzanan hat üzerinde yoğunlaşıyor, esnaflık faaliyeti de burada gerçekleşiyordu. Kireç ocakları, boya atölyeleri, çömlek ve cam imalathaneleri ise şehrin dışına taşınmıştı ve orada üretim yapıyorlardı. Bunların dışında devletin suyolları, bina, köprü ve yol yapımı için istihdam ettiği bir zanaatkâr grubu da vardı. Ayrıca silah, mücevher, kumaş ve iplik üretimi yapan işletmeler de saray çevresinde kümelenmişti. Kasap ve fırın gibi gündelik ihtiyaçları temin eden esnaftan ipek ve parfüm gibi lüks üretim yapan işletme sahiplerine kadar herkes loncalara kayıtlıydı.

Fethi takiben İstanbul'da sanayi üretim yerleri sayılabilecek imalathaneler kurulmuştur. Bunlar özellikle askerî sahada ortaya çıkan ihtiyaçları karşılamak üzere kurulan barut, tüfek, top, gemi vb. imalathaneleri olmuştur. Baruthane, Tersane, Tophane bu bağlamda klasik dönem Osmanlı ağır sanayisinin merkezleri olarak İstanbul'da hayat bulmuşlardır. Yine inşaat, kâğıt, tekstil alanlarında kurulan işletmeler askerî alan dışında da bir üretimin olduğunu göstermektedir. Çini, basma, kemha, darbhane, değirmen, fırın imalathaneleri benzer örnek teşkil temektedir.

XIX. yüzyılla birlikte fabrika ölçekli gerçekleşen sanayileşme çabaları yine devlet öncülüğünde İstanbul'dan başlatılmıştır. Bu bağlamda tekstil sektöründe Beykoz Çuha (1805), Eyüp İplik (1827), Beykoz Deri (1830), Feshane (1835), Zeytinburnu Demir (1846), Veliefendi Basma (1848) fabrikaları öncü devlet fabrikaları olarak kurulmuşlardır. Tanzimat'tan sonra Yedikule'den başlayıp Küçükçekmece'ye kadar uzanan sahil hattı yeni sanayi bölgesi olarak şekillenmiştir. Daha sonraları teknoloji bakımından gelişmiş devlet fabrikaları açılmıştır. Paşabahçe Cam (1884), Yıldız Porselen (1892) ve Beykoz Kâğıt (1886) fabrikaları bu yeni dönem fabrikaları örneklerindendir. Devlet sermayeli bu örneklerin dışında özel sektör tarafından kurulan fabrikalar da olmuştur.

İstanbul fetihten başlayıp Cumhuriyet'e kadar para darbının yapıldığı, para konusunda kararların alındığı, değerli maden hareketlerinin yönlendirildiği, barındırdığı finansal aracılar vasıtasıyla finans ihtiyacı olanların ihtiyaçlarının temin edildiği bir finans merkezi olmuştur. İstanbul'da faaliyet gösteren finansal aracıların başında sarraflar gelmekteydi. Sarraf Loncası'na bağlı olarak örgütlenenen bu sarraflar, özellikle Galata bölgesinde faaliyet göstermişler, hatta bir adları da "Galata bankerleri" olmuştur. Bu sarraflar daha çok Osmanlı tebası gayrimüslim Yahudi, Rum ve Ermeni vatandaşlarıdır. Köşe sarraflığı uygulamasının başlamasıyla birlikte İstanbul'un neredeyse bütün semtlerinde köşe sarrafları faaliyet göstermeye başlamışlardır. Bankerler de sarraflar gibi finansal aracılık yapmışlardır. Bankerler para dışında bankacılık faaliyetleri yapmak suretiyle sarraflardan ayrışırlar. "Galata bankerleri" olarak namlanan bu kimseler devletin kısa vadeli borçlanma ihtiyacını görmüşlerdir. Üçüncü grup aracılar ise bankalar olup Dersaadet Bankası (1849), Osmanlı Bankası (1851), Bank-ı Osmanî-i Şâhâne (1863), Ziraat Bankası (1888) ve Türkiye Millî Bankası (1909) İstanbul'da kurulan onlarca örnekten sadece bir kaçını oluşturmaktadır.

Cumhuriyet'in kuruluş yıllarında kalkınma ve sanayileşme noktasında İstanbul hep ikinci planda kalmıştır. Kurulan çok sayıda fabrikadan sadece ikisi, Paşabahçe Cam Fabrikası ve Bakırköy Mensucat Fabrikası, İstanbul'da inşa edilmiştir. Bu arada İstanbul'da bulunan çok sayıda şirket de kamulaştırılmıştır. Ankara-İstanbul ekonomik çekişmesinin bir neticesi olarak İlk İktisat Kongresi 1923'de İzmir'de toplanmış olsa da kongreye en büyük katılım İstanbul'dan olmuştur. Her şeye rağmen 1920-30 yılları arasında Türkiye'de kurulan 201 anonim şirketin 119'u İstanbul'da kurulmuştur. Bu şirketler içinde yabancı sermayeli şirketler İstanbul'da, yerli sermayeyle kurulanlar ise Ankara'da olmuştur. Bu bağlamda Cumhuriyet döneminde kurulan tüm kamu bankalarının merkezi de Ankara olmuştur.

II. Dünya Savaşı'nın olumsuz ekonomik sonuçlarından da İstanbul çok etkilenmiş; un, yağ, şeker gibi temel gıda maddelerinde karne uygulaması ilk İstanbul'da başlatılmıştır. Savaş sonrasında, 1947 yılında, İstanbul Tüccar Derneği kurulmuştur. Bu dernek Demokrat Parti iktidara geldiğinde İstanbul tüccarının sesini duyurmak için büyük gayret göstermiştir. Yine İstanbul Tücar Derneği'nin gayretleriyle ikinci Türkiye İktisat Kongresi 1948'de İstanbul'da toplanmıştır. Bu kongrede alınan kararlar neticesinde artık erken dönem katı devletçiliğinin sürdürülemeyeceği görülmüş ve 1946'da çok partili hayata geçilmiş, ithal ikameci sanayileşme politikalarıyla İstanbul tekrar büyümeye ve gelişmeye başlamıştır. Türkiyenin 1950-80 yılları arasında uyguladığı ithal ikameci sanayileşme politikaları İstanbul'u bir montaj sanayi merkezi hâline getirmiştir. 1980 yılında alınan ve tarihe "24 Ocak Kararları" olarak geçen yeni iktisat ve sanayileşme politikasıyla eksik olan finans ayağı ikame edilmiş ve İstanbul giderek bir finans merkezi olmaya başlamıştır. Ülke dış ticaretinin oldukça yüksek bir kısmı İstanbul'dan yapılmaya başlanmış, şehir 2000'lerin başında İmparatorluk başkenti olduğu günlere geri dönmüştür.

İstanbul sahip olduğu coğrafi konum sayesinde tarih boyunca ve farklı devletlerin egemenliği altında iktisadi bakımdan zaman zaman düşüşler yaşasa da hep canlı ve gelişen bir şehir olmuştur. Bir zamanlar fetih sonrasında Osmanlı coğrafyasının farklı yerlerinden gelen yeni yerleşimlerle şehir nasıl canlanmışsa, Cumhuriyet döneminde şehirden bir şekilde hatırısayılır miktarda gayrimüslimin ayrılması da çeşitlilik ve canlılığı zayıflatmıştır. Cumhuriyet'in kuruluşuyla birlikte bir Ankara-İstanbul çatışması-çekişmesi yaşanmış, bu gerilim bir kuşak geride bırakılarak aşılabilmiştir. 1920'lerde Ankara'nın "öteki"si olan şehir, 1950'lerle birlikte üzerindeki baskıyı atmış, 1980'lerden itibaren cazibe merkezi hâline gelmiş, 2000'lerden itibarense bir obez şehir olarak Türkiye ekonomisinde yönetilmesi zor bir ağırlığa ulaşmıştır. XX. yüzyılın başında bir imparatorluk başkenti olan İstanbul bir asır sonra yeniden eski gücüne kavuşmuş ve ekonomik potansiyeliyle XXI. yüzyılın başında küresel ekonominin en önemli merkezlerinden biri olacağını ortaya koymuştur.

Bu bölümde İstanbul'un iktisadi tarihi üç alt başlıkta incelenmiştir. Osmanlı öncesi İstanbul'u Eski

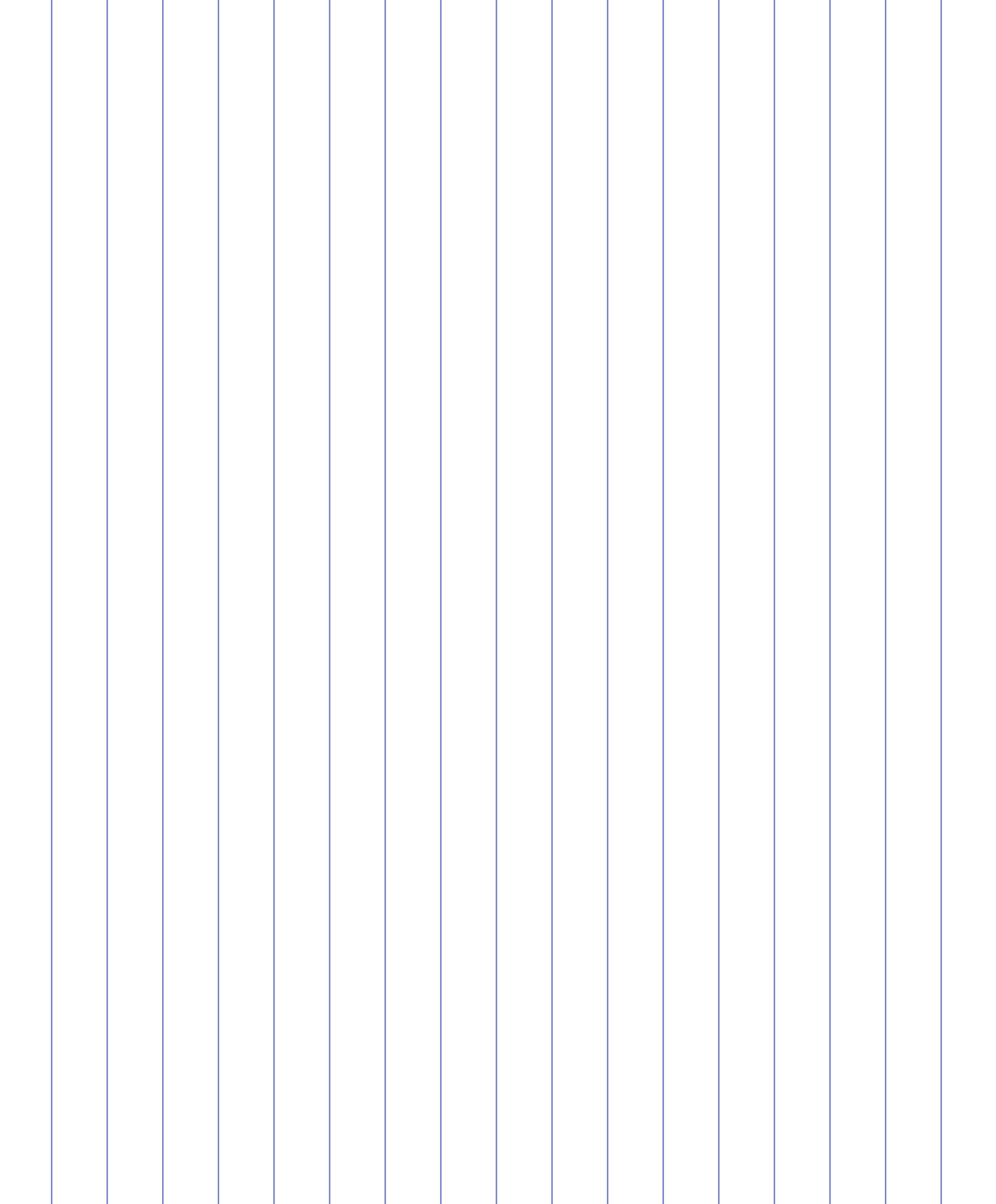
Yunan ve Roma-Bizans dönemleri birinci kısımda değerlendirilmiştir. Bu kısımda yer alan ilk yazıda daha çok Konstantinopolis'in yükselişinin ekonomik temelleri üzerinde durulmuştur. Şehrin iaşesi, şehirdeki ticari yapı ve ilişkiler, ekonomik kurumlar, kullanılan para sistemi gibi konular bu yazının muhtevasını oluşturmuştur. Bir ikinci yazıda şehrin en temel ihtiyaç maddesi olan su temini meselesi konu edilmiş, Roma döneminde şehre nerelerden ve nasıl su getirildiği sorusu salt iktisadi olarak değil teknik ve mimari boyutları da hesaba katılarak cevaplanmaya çalışılmıştır. Bu kısım Eskiçağ İstanbul'unda halkın en temel tüketim maddelerinden birini oluşturan balık ve balıkçılığın ele alındığı bir çerçeve yazıyla süslenmiştir.

Kuşkusuz İstanbul'un bilinen tarihi içinde Osmanlı'nın ayrı ve önemli bir yeri bulunmaktadır. İkinci kısım müstakil olarak bütün Osmanlı tarihi boyunca şehrin iaşesinin ele alındığı bir yazıyla başlamaktadır. Gerçekten de önemli bir nüfus potansiyelini içinde barındıran şehir ahalisinin temel ihtiyaçlarının giderilmesi, her dönem en temel mesele olmuştur. Başta hububat olmak üzere, et, odun, sebze ve meyve bu iaşeye konu olan mallar olmuştur. Osmanlı öncesinde olduğu gibi su meselesi Osmanlı dönemi İstanbul'unun da en temel meselelerinden birini oluşturmaktaydı. İşte bu hususu ele alan bir yazıda konu fetihten başlayıp Cumhuriyet'e kadar getirilmiş, bu uzun zaman dilimi içinde nelerin yapıldığı özetlenmiş, adeta İstanbul'un su tarihi yazılmıştır. Bu kısımdaki üçüncü yazıda şehir vakıf ilişkisi masaya yatırılmış ve İstanbul'un hayatında vakıfların rolü irdelenmiştir. Biri İstanbul halkının temel ihtiyacı olan ekmeğin hammaddesi olarak hububatın nasıl temin edildiğini Zahire Nezareti üzerinden ve diğeri de bu buğdayın ekmeğe dönüş hikâyesini İstanbul'un değirmenleri üzerinden anlatan iki çerçeve yazı iaşe meselesini tamamlamak üzere yer almıştır.

Müteakiben Osmanlı başkentinde ticaretin nasıl ve nerelerde yapıldığı, aktörlerinin kimler olduğu ve devletin ticaretteki rolü bir yazıda; İstanbul için denizin önemi hususen deniz ticareti merkeze alan ikinci bir yazıda; fetihten sonra başlayıp sanayileşme dönemine kadar devam eden klasik esnaflık ilişkileri ve sanayileşme sonrasında fabrikalarla tanışan İstanbul'un endüstriyel dönüşümü üçüncü bir yazıda; dokuma, kâğıt ve cam sanayisi ile bu alandaki kuruluşlar dördüncü bir yazıda; bankerlerin, bankaların ve paranın aktörleri olduğu İstanbul finans tarihi beşinci bir yazıda incelenmiştir. Ticaret yazısına "İstanbul Bedestenleri", "İstanbul Ticaret Odası", "İstanbul'da Temel Gıda Maddelerinin Fiyatları" ve "İstanbul'da Kurulan Anonim Şirketler" başlıklı dört; sanayi yazısına "Sergi-i Umumî-i Osmanî", "Yıldız Porselen Fabrikası" ve "Zeytinburnu Demir Fabrikası" başlıklı üç; finans yazısına da "Darphane-i Amire" ve "Dersaadet Vergisi" isimli iki çerçeve yazı eşlik etmiştir.

İstanbul'un iktisadi tarihinde üçüncü ve son kısım Cumhuriyet İstanbul'una ayrılmıştır. Üç ayrı yazıdan oluşan bu kısımdaki birinci yazıda İstanbul'un Cumhuriyet'in kurulmasıyla beraber sanayi, ticaret ve finans bakımından Osmanlı'dan nasıl bir miras devraldığı, başkent olmaktan çıkmanın bu konularda nasıl bir değişim ortaya çıkardığı ve günümüzde şehrin ticari, sınai ve finansal olarak nasıl bir envantere sahip olduğu anlatılmıştır. İkinci yazıda Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçerken vakıfların ne durumda olduğu, bunların kurumsal ve mevzuat bakımından nasıl bir değişim geçirdiği ele alınmıştır. Üçüncü ve son yazıda ise aynen Osmanlı döneminde olduğu gibi Cumhuriyet döneminde de şehrin en temel meselelerinden biri olmaya devam eden su meselesi ve bu konuda yapılan çalışmalar sıralanmıştır. Bu kısım Cumhuriyet döneminin ticari ve sinai tablosundan kesitler sunan "İstanbul Sanayi Odası", "Mecidiyeköy Likör Fabrikası", "Nuri Demirağ Uçak Fabrikası" ve "Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu" başlıklı dört çerçeve yazıyla tamamlanmıştır.

İstanbul'un iktisadi tarihinin tam bir çerçevesinin çıkarılmasının, Nüfus ve Ulaştırma bölümlerinin bu bölümle beraber değerlendirilmesiyle mümkün olacağı hatırda tutulmalıdır. Hatta buna "Gündelik Yaşam ve Sosyal Hayat" başlıklı bölümdeki kimi yazıları ve siyasi gelişmeleri de katmak gerekecektir.



KONSTANTİNOPOLİS'TE İKTİSAT

KONSTANTİNOPOLİS'İN YÜKSELİŞİNİN İKTİSADİ TEMELLERİ

KORAY DURAK*

Kentlerin Kraliçesinin Tarihine Giriş

İstanbul'un Bizans dönemindeki resmî adı, kurucusu İmparator Konstantinos'a atfen Konstantinos'un kenti anlamına gelen *Konstantinopolis/Konstantinoupolis* veya Roma kentinin bir benzeri olarak kurulduğu için *Nea Romē*'dir (Yeni Roma). Gündelik kullanımdaki adı ise İstanbul kelimesinin kökenini açıklayan ve kente/kentte anlamına gelen *Eis-tēn-Polin*'dir. Bununla birlikte, Bizanslılar başkentlerine "Kentlerin Kraliçesi" ismini de yakıştırırlardı. Boğaz'ın kıyısındaki küçük bir Yunan kolonisinin yaklaşık bin yıl içerisinde nasıl Roma İmparatorluğu'nun başkenti olmaya aday hâline geldiğini ve sonraki bin yılda Doğu Roma İmparatorluğu'nun başkenti olarak tüm dünyayı nasıl etkilediğini anlamak için bu şehrin iktisadi tarihini bilmek elzemdir.

Geç Antik Çağ Roma Devleti'nin ve Bizans İmparatorluğu'nun başkenti, yüzyıllar boyunca siyasi ve kültürel olduğu kadar iktisadi bir merkez olmuş ve biraz da sahip olduğu refahtan dolayı kentlerin kraliçesi payesini hak etmiştir. Her ne kadar Konstantinopolis'in zenginliği ve büyüklüğü kısmen başkent oluşundan, yani büyük bir saray ile zengin bir askerî ve sivil bürokratik sınıfa sahip olmasından kaynaklanıyorsa da, kentin ekonomisinin gücü devletin varlığına indirgenemez. Büyük nüfusu, üretim sektörü ve önemli bir alışveriş noktası olması sebebiyle, kentin devletten bağımsız bir ekonomik hayatı da vardı. Ayrıca, Roma ve adına XVI. yüzyıldan itibaren Bizans dediğimiz Doğu Roma devletlerinin uyguladığı bazı iktisadi politikalar Konstantinopolis ekonomisinde bir devamlılık sağlasa da, yaklaşık 1.100 yıllık başkentliği süresince kentin ekonomisinin kaderi sabit kalmamış; Akdeniz ve Avrasya dünyasındaki daha büyük gelişmelerin etkisinde iniş çıkışlar yaşamıştır. Yukarıda sayılan nedenlerden dolayı, Konstantinopolis'in ekonomik hayatındaki gelişmeleri kronolojik bir sıra ile sunmak ve bu gelişmeleri anlatırken devletin ekonomideki rolünü irdelemek faydalı olacaktır.

Kentlerin Kraliçesi'nin iktisadi tarihi için yazılı ve arkeolojik kaynaklar, başvurulacak temel kaynaklardır. Yazılı kaynaklar arasında, bürokratik ve hukuki metinler kadar, mektuplar, şiirler ve gezginlerin anıları gibi türden bilgiler de gündelik hayatı yansıtmaları açısından önemlidir. Marmaray kapsamında gerçekleştirilen ve Orta Çağ'ın en büyük limanlarından birini ortaya çıkaran Yenikapı kazılarının gösterdiği üzere kentin iktisadi tarihini anlamak için arkeolojik veriler vazgeçilmezdir.

Yunan ve Roma Dönemleri: Byzantion'dan Byzantium'a (MÖ 660-MS 330)

Antik Mezopotamya, Hitit ve Mısır gibi Tunç Çağı kültürlerinin MÖ 1000 yılı civarında çökmesi ile en azından Güney Balkanlar ve Anadolu'da yazının, vergi toplayan merkezî devletlerin ortadan kalktığı, kentlerin azaldığı ve ticaretin hacminin küçüldüğü bir döneme girilir. Ama bu "karanlık" çağ birkaç yüzyıl sürer. MÖ VII. yüzyıl itibarıyla Yunanistan'da kent devletleri (*polis*) üzerinden örgütlenen, Fenikelilerden öğrendikleri alfabe ve ticaret tekniklerini ustaca geliştiren Klasik Yunan kültürü kurulur. Bu bağımsız kent devletleri ekonomik gelişme ile gelen nüfus artışı ve ham madde arayışı sonucu özellikle Ege Denizi'nin doğu kıyılarında, Güney İtalya'da ve Karadeniz'de koloniler kurmaya başlarlar. Atina'nın batısında bulunan ve ticaret ile arası iyi olan Megara kenti, MÖ VII. yüzyılın başında Marmara Denizi'nin kuzey kıyılarına yerleşimciler yollayarak Silivri (Selymbria) ve Kadıköy'ü (Khalkedon) kolonize eder.

* Boğaziçi Üniversitesi



1- MÖ III-II. yüzyıllara ait Byzantion kenti sikkeleri (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)

Yunanlı Herodotos ve Polybios, Romalı yazar Plinius ve Geç Antik Çağ'dan Eusebios gibi yazarların anlattıklarına göre, Byzantion Kadıköy'ün kuruluşundan birkaç on yıl sonra, MÖ 660 yılında Megaralı lider Byzas tarafından kurulmuştur. Dolayısıyla kentin ismi de Byzas'ın yeri anlamına gelen Byzantion olur.[1]

Byzantion ilk kurulduğunda yerleşim alanı bugünkü Topkapı Sarayı ile Ayasofya'nın kapladığı bölge ile sınırlıydı ve yakınında başka küçük yerleşimler vardı: Bugün Galata dediğimiz Haliç'in karşısındaki İncirlik manasına gelen Sykae ve adı önce Altın Kent manasına gelen Hrisopolis olup Osmanlı döneminde Üsküdar olan Skutarion gibi. Kentin erken tarihi ile ilgili arkeolojik veri yok denecek kadar azdır. Sarayburnu'na hâkim tepede hazine gibi önemli kurumlarının bulunduğu akropolü ve onun kuzeybatısında, bugünkü Sirkeci-Eminönü sahili hattında kalan korunaklı limanı ile kent, kısa zamanda gelişmiş ve önemli bir ticaret merkezi



2- MÖ III-II. yüzyıllara ait Byzantion kenti sikkeleri (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)

hâline gelmiş olmalıdır. Zaten ilerleyen yüzyıllarda Byzantion, Kadıköy'ün de önüne geçer ve büyük olasılıkla şu efsanenin doğmasına neden olur: Byzas liderliğindeki Megaralı kolonizatörler yeni kentlerini nereye kuracaklarına dair bir ipucu almak için Yunanistan'ın Delfi kentindeki kâhinliğe danışırlar. Kâhin, "Kenti Körler Ülkesi'nin karşısına kurun." der. Kafaları karışık bir şekilde yola çıkan kolonizatörler Sarayburnu civarına geldiklerinde, bu alanın Boğaz'ı kontrole uygun konumu ve Haliç dediğimiz

1 Herodotos'un Byzantion'un kuruluşu ile ilgili bilgileri için, bkz. Herodotos, *Tarih*, çev. Müntekim Ökmen, İstanbul 2006, s. 353; Semavi Eyice, *Tarih Boyunca İstanbul*, İstanbul 2006, s. 20-21.



3- Lollia Salvia'nın mezar taşı. Kabartmadaki betimlemeler ölen kadının varlıklı olduğunu gösterir (Hellenistik Dönem, MÖ. II. yüzyıl) (İstanbul Arkeoloji Müzesi)

sakin körfezi ile mükemmel bir yer olduğunu anlarlar. Bunu görmeyip Kadıköy bölgesine yerleşen Khalkedonluların da kör olduklarını düşünürler.[2]

Klasik Yunan kültürünün siyasi, ekonomik ve kültürel alanlarda zirveye ulaştığı V. yüzyıl boyunca Byzantion, stratejik önemi yüzünden Ege Denizi'nin iki üstün siyasi gücü Atina ve Sparta kent devletlerinin arasında sık sık el değiştirmiştir. MÖ IV. yüzyılın ortalarında bağımsızlığını tekrar elde eden kent, kendi sikkesini de basıyordu. Aynı yüzyılın ikinci yarısında ise Doğu Akdeniz dünyası bambaşka bir siyasi yapılanmanın doğuşuna tanıklık eder. Büyük İskender'in Makedonya'dan başlayıp Hindistan'a uzanan askerî seferleri ile Pers İmparatorluğu'nu yıkması sonucu, Antik Yunan dünyasını Yakın Doğu ve Mısır uygarlıkları ile kaynaştıran dev bir imparatorluk ortaya çıkar. İskender'in ölümünün ardından devleti dağılsa da yaklaşık iki yüz yıl boyunca Doğu Akdeniz ve İran dünyaları Helenistik adını verdiğimiz ortak bir kültür çevresinde gelişir ve ortak bir iktisadi dünyanın parçası olurlar. Helenistik dönemde Byzantion, zaman zaman çevresindeki Antigonid Krallığı ve Galatya Konfederasyonu gibi bazı krallıkların hükümranlığını tanısa da genelde en azından iç işlerinde bağımsızlığını koruyabilmiştir.[3]

Yaklaşık 20.000 kişiden oluşan kent halkının başlıca geçim kaynakları arasında tarım ve balıkçılığı saymak gerekir. Kentin Trakya tarafındaki toprakları çok verimli idi. Ayrıca, balık Byzantion halkının diyetinde önemli bir yere sahipti. Özellikle palamut o kadar bol bulunurdu ki âdeta kentin sembolü olmuş, kentin bastığı sikkelerin üstünde bol bol yer almıştır.[4] Kentin balıkçılık ve tarım kadar önemli bir geçim kaynağı da stratejik konumundan dolayı ticaretti. Byzantion, Akdeniz ile Karadeniz arasında gidip gelen ticaret gemileri için önemli bir kavşaktı ve Vincent Gabrielsen'in gösterdiği üzere, Helenistik Dönem'de bu pozisyonunu tacirlere ücretsiz geçiş hakkı sağlayarak güçlendirmeye çalışıyordu. Klasik ve Helenistik dönemlerde Byzantion -Orta Çağ kaynaklarına göre- Haliç kıyısında bugünkü Sirkeci-Gülhane sınırından başlayıp Marmara Denizi kıyısında Ahırkapı'da son buluyordu. Haliç kıyısında Sirkeci'ye karşılık gelen bölgede iki liman ve bunların güneyinde ise Strategion diye bilinen bir ticari meydan (*agora*) vardı. MÖ III. yüzyılda Byzantion'a gelen Mısır kökenli Isis ve Serapis tapınçları, kentin Güney Akdeniz dünyası ile kurduğu kültürel ve büyük olasılıkla ekonomik bağlara birer tanıktırlar. Arkeolojik açıdan Klasik ve Helenistik dönemlerle ilgili en yaygın buluntular, Sultanahmet Adliyesi, Çemberlitaş, Beyazıt, Laleli ve Süleymaniye'de bulunan mezar taşlarıdır.[5]

2 Herodotos, *Tarih*, s. 353; Selim Pullu, "Antik Batı Mitolojisinde Istanbul Boğaziçi Efsaneleri", *İmparatorluk Başkentinden Kültür Başkentine İstanbul*, ed. Feridun Emecen, İstanbul 2010, s. 77-96.

3 Doğan Kuban, *İstanbul: Bir Kent Tarihi, Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul*, İstanbul 2000, s. 16-19; İnci Delemen, "Bizantion: Koloni-Kent-Başkent", *Byzantion'dan İstanbul'a, Bir Başkentin 8000 Yılı*, ed. Koray Durak, İstanbul 2010, s. 54-55; Murat Arslan, *İstanbul'un Antikçağ Tarihi: Klasik ve Hellenistik Dönemler*, İstanbul 2010.

4 Oğuz Tekin, "Byzantion'un Palamutları ve Altın Boynuz", *TT*, 1994, c. 135, s. 43-46; Oğuz Tekin, *Eskiçağ'da İstanbul'da Balık ve Balıkçılık*, İstanbul 2010.

5 Oğuz Tekin, *Byzas'tan I. Constantinus'a Kadar Eskiçağ'da İstanbul*, İstanbul 1996, s. 14-15, 22-24. Vincent Gabrielsen, "Trade and Tribute, Byzantion and the Black Sea Straits", *The Black Sea in Antiquity: Regional and Interregional Economic Exchanges*, ed. Vincent Gabrielsen ve John Lund, Aarhus 2007, s. 287-324. Mezartaşları için bkz. Emin Karagözlüoğlu, *İstanbul'un Hellenistik ve Roma Devirlerine Ait Mezar Stellerine İlişkin Yeni Buluntular Antik Byzantion Nekropol Buluntularında Yeni Belgeler*, Ankara 1951;

MÖ II. yüzyılda Roma Cumhuriyeti'nin Doğu Akdeniz'deki Helenistik devletlere üstün gelmesi sürecinde, Byzantion, Roma koruması altında bağımsız bir kent statüsünü alır ve MS 73 yılına gelindiğinde artık bir imparatorluk olan Roma'nın Bithynia-Pontus vilayetine bağlanır. İmparator Hadrianus MS II. yüzyılın başında Roma hâkimiyetinde artık Latince adı *Byzantium* ile anılan kentin su ihtiyacını karşılamak için Trakya'ya kadar uzanan bir su kemeri inşa ettirir. Bu olumlu gelişmeye karşın, MS II. yüzyılın sonunda Roma İmparatoru Septimius Severus rakibi Pescennius Niger'e verdiği destekten ötürü Byzantium'u yerle bir eder. Yine de kısa süre sonra kent aynı imparator tarafından yeniden inşa edilmiştir. Byzantium büyümeye devam eder, sınırları batıya doğru bugünkü Çemberlitaş bölgesine erişir. İmparator Septimius Severus kenti yeniden inşa ederken bugünkü Sultanahmet Meydanı'ndan Çemberlitaş'a doğru uzanan bir ana yol yaptırır (*Mese* yani Divanyolu).[6]

Geç Antik Çağ: Bizans Devleti ve Başkentinin Doğuşu (IV-VI. Yüzyıllar)

Milattan önce ve sonraki birkaç yüzyılda Roma Devleti'nin Akdeniz çevresinde sağladığı barış ve güvenlik ortamı (*Pax Romana*) III. yüzyıla gelindiğinde ciddi sarsıntılar geçirmiş ve ardı ardına gelen krizler neredeyse tarihin bu en büyük imparatorluklarından birinin sonunu getirmiştir. Başta Diocletianus (d. 244-ö. 311) ve I. Konstantinos (d. 272-ö. 337) olmak üzere III ve IV. yüzyıl imparatorları bitmek bilmez Germen ve Sasanî istilalarından, ayrılıkçı hareketlerden, taht kavgalarından ve temelinde mali sorunların yattığı ciddi bir ekonomik krizden ötürü yıpranan Roma İmparatorluğu'nun birliğini korumak için köklü reformlara girişmişlerdir. Bu çabalar sonucu imparatorluğu -özellikle doğu kısımını- ayakta tutmayı başarmakla kalmamışlar, onu bir anlamda küllerinden yeniden yaratmışlardır. Askerî, idari, mali, dinî ve hatta kültürel alanları kapsayan bu reformlarla Roma İmparatorluğu'nun hüviyeti değişmiş ve pek çok tarihçiye göre Bizans adını verdiğimiz devlet ve kültür bu şekilde doğmuştur. Sosyal hayatın ve devlet işleyişinin her kısımına derinlemesine nüfuz eden bu reformların temel amacı enflasyon ve askerî harcamalarla kaynakları kurumuş devleti mali açıdan ayağa kaldırmak ve taşrayı merkeze daha sıkı bağlamak için merkezî devleti kuvvetlendirmekti.

Yine Konstantinos'un IV. yüzyılın başında aldığı ve ardıllarının caymayı akıllarından bile geçirmedikleri Byzantion'u başkent yapma kararı bu eserin öznesi olan İstanbul'un tarihi açısından bir dönüm noktası teşkil eder. Nispeten küçük bir yerleşim olan Byzantium'un Roma İmparatorluğu'nun yeni başkenti seçilmesinde birden fazla etmen rol oynamış olmalıdır. Kent, zengin ve kalabalık doğu eyaletlerine yakındı; Got akınlarının hedefi olan Balkanlar, Sasanî saldırılarının hedefi olan Yakın Doğu ve Anadolu ortasındaki konumu ile askerî açıdan stratejik bir öneme sahipti. Efes ve Antakya gibi görkemli pagan geçmişi olan kentlerin aksine devletin yeni resmî dinî için uygun ideolojik zemini vardı. Eski başkent Roma'nın yerini alması için onun bir kopyası olması amaçlanan Konstantinopolis'te IV. yüzyılda imparatorluk sarayının temelleri bugünkü Sultanahmet Meydanı'nın doğu tarafında atılırken, yeni oluşmakta olan elit kesim için özellikle kentin Marmara Denizi'ne bakan tarafında köşk ve saraylar inşa ediliyordu. Bir yandan kente imparatorluğun dört bir yanından tarihî eserler getirilerek yeni bir tarih yaratılırken, savunma için surlar dikiliyor, kentin hızla artan nüfusunu beslemek için bedava yiyecek sistemi kuruluyordu.[7]

Hem değişen siyasi ve askerî koşullarla hem de ülke ekonomisindeki ve şehir hayatındaki gelişmelerle doğrudan ilintili olarak, Bizans'ın ticari hayatı yüzyıllar içerisinde çeşitli safhalardan geçmiş; devletin ticaretteki rolü de bu safhalarda farklılıklar göstermiştir. IV. yüzyıldan VI. yüzyılın sonuna kadar yayılan Geç Antik Çağ'da düşman saldırıları genel olarak sınır bölgelerinde durdurulabilmiş, Doğu Akdeniz ekonomisi ve şehir hayatı ciddi bir sarsıntı geçirmemişti. 400.000'e yaklaşan nüfusu ile Konstantinopolis, Antakya, İskenderiye ve Efes gibi metropollerin önüne geçmiş ve sadece Anadolu ve Güney Balkanlar değil, Mısır gibi uzak eyaletlerin zenginliklerinin aktığı bir merkeze dönüşmüştü.[8] 425 yılı civarında emekli bir bürokrat

Nezih Fıratlı, *Les steles funéraires de Byzance Gréco-Romaine*, Paris 1964.

6 Kuban, *İstanbul: Bir Kent Tarihi*, s. 21-23; Wolfgang Müller-Wiener, *İstanbul'un Tarihsel Topografyası: 17. Yüzyıl Başlarına Kadar Byzantion-Konstaninopolis-İstanbul,* çev. Ülker Sayın, İstanbul 2002, s. 18.

7 G. Dagron, *Naissance d'une capitale: Constantinople et ses institutions de 330 à 451*, Paris 1974, s. 48-118; Judith Herrin, *Bizans, Bir Ortaçağ İmparatorluğunun Şaşırtıcı Yaşamı*, çev. Uygur Kocabaşoğlu, İstanbul 2007, s. 33-42; Michael Angold, "The City of Constantine", *Byzantium*, New York 2001, s. 1-9; Kuban, *İstanbul: Bir Kent Tarihi*, s. 27-46; Paul Magdalino, "Bir Dinin ve İmparatorluğun Başkenti Olarak Konstantinopolis", *Byzantion'dan İstanbul'a Bir Başkentin 8000 yılı*, ed. Koray Durak, İstanbul 2010, s. 84.

8 David Jacoby, "La population de Constantinople à l'époque byzantine: un problème de démographie urbaine", *Byzantion*, 1961, c. 31, s. 81-109.

tarafından yazılan yarı resmî bir doküman niteliğindeki *Notitia Urbis Constantinopolitanae* bize Geç Antik Çağ'da ticari hayatın kentte nasıl düzenlendiğine dair önemli kanıtlar sunar.[9] Bedava ya da indirimli yiyecek dağıtımı bu dönemde kentin iaşesinin belkemiğini oluşturuyordu.[10] Ekmek ve büyük olasılıkla zeytinyağı ve şarap gibi diğer besin maddelerini de içeren bu dev dağıtım sisteminin işleyişinde hem devlet hem de özel sektör rol alıyordu. Malların (özellikle buğdayın) taşınması için limanlar, depolanması için *horrea* denilen ambarlar, işleme ve dağıtım/satış için de fırınlar kurulmuştu. Devlet kullanımına mahsus altı büyük ambardan dördü Sirkeci-Eminönü kıyısına bakan bölgede (*Notitia Urbis Constantinopolitanae*'ye göre V. bölgede iken) diğer ikisi de Çemberlitaş'tan Kumkapı'ya doğru inen ve Marmara Denizi'ne bakan vadide (*Notitia Urbis Constantinopolitanae*'ye göre IX. bölgede) bulunuyordu.[11] Buğday, şarap ve zeytinyağının depolandığı bu ambarların Haliç ve Marmara Denizi kıyısındaki limanların hemen yakınına inşa edilmiş olmaları rastlantı değildir. Gemilerden boşaltılan besin maddeleri kentin içine dağıtılmadan önce bu ana dağıtım merkezlerinde bekletiliyorlardı. Büyük ve kamuya ait ambarların yanında, daha küçük ve özel mülke ait çok sayıda ambarın varlığından da şüphe etmemek gerekir. Aynı şekilde, özel fırınları bir yana bırakırsak, bedava ya da ucuz ekmek dağıtımının yapıldığı sayıları on dokuzu bulan kamu fırınları ve *gradus* denen ekmek dağıtım yerleri kentin her yerine dağılsalar da, özellikle yukarıda adı geçen bölgelerde ve Sultanahmet Mahallesi'nin güney tarafında (*Notitia*'ya göre I. bölgede) yoğunlaşıyorlardı.[12]

Konstantinopolislilerin gündelik ihtiyaçlarının karşılanmasında meydan işlevi gören *forum*ların, *macellum* denen pazar yerlerinin ve *stoa* adı verilen üstü kapalı sütunlu galerilerden müteşekkil sokaklarda yer alan dükkânların (*ergasterion*) rolü büyüktür. Strategion'u bir kenara bırakırsak, Bizans İstanbul'unun büyük meydanları yarımadanın batısını doğusuna bağlayan ana cadde üzerinde bulunur. Bizans döneminde Mese olarak bilinen ve Ayasofya'dan başlayıp Aksaray'a doğru uzanan ana cadde (Divanyolu Caddesi) üzerinde bulunan Konstantinos Forumu (Çemberlitaş), Theodosios Forumu (Beyazıt Meydanı) ve Forum Bovis (Aksaray) hem ticari hem de törensel işlevlere sahiptiler. Forumlardan daha küçük *macellum*lar antik dönemlerde çevresi dükkânlarla kapalı alanlardı ve temel olarak et ve balık pazarı işlevi görüyorlardı. *Notitia*'ya göre, Konstantinopolis'te dört macellum vardı. Bunlardan ikisi Sirkeci-Eminönü bölgesinde, diğer ikisi de Çemberlitaş ile Laleli arasında bugünkü Mesihpaşa ile Mimar Kemalettin mahallelerine karşılık gelen bölgedeydiler



4- Büyük Saray'da Konstantinopolis gündelik hayatını tasvir eden bir mozaik (Mozaik Müzesi)

9 Albrecht Berger, "Regionen und Strassen in frühen Konstantinople", *Istanbuler Mitteilungen*, 1997, c. 47, s. 350-351; Jacoby, "La population de Constantinople", s. 99-102.

10 Arnold H. M. Jones, *The Later Roman Empire, 284-602*, Oxford 1964, s. 228. Kentin iaşesine genel bir giriş için, bkz. A. J. Boudewijn Sarks, "The Size of Grain Distribution in Imperial Rome and Constantinople", *Athaneum,* 1999, c. 79, s. 215-237; Ece Turnator, "Bizans Döneminde Konstantinopolis'in İaşesi", *Toplumsal Tarih Dergisi*, 2003, c. 112, s. 86-89.

11 Berger, "Regionen und Strassen", s. 362, 368.

12 Berger, "Regionen und Strassen", s. 357; Maria M. Mango, "The Commercial Map of Constantinople", *Dumbarton Oaks Papers*, 2000, c. 54, s. 192-193. Theodosios Limanı'nda ticaret için, Rahmi Asal, "Theodosius Limanı ve İstanbul'un Bizans Dönemi Deniz Ticareti", *İstanbul Arkeoloji Müzeleri, 1. Marmaray-Metro Kurtarma Kazıları Sempozyumu Bildiriler Kitabı 5-6 Mayıs 2008*, İstanbul 2010, s. 153-160.



5- Konstantinopolisli bir çiftçi (Büyük Saray) (Mozaik Müzesi)

(*Notitia*'ya göre VIII. bölgede).[13] Yan yana dizilmiş çeşitli büyüklüklerdeki dükkânların olduğu *stoa*lar ise kentin farklı caddelerine dizilmişlerdi. Örneğin, 50'si sağda 50'si solda 100 dükkân, Mese'nin Çemberlitaş ile Sultanahmet arasındaki en değerli kısmındaki *stoa*ya kurulmuştu. Mese'nin Aksaray'a kadar olan kısımını da alırsak, ana cadde üstünde toplam beş yüz kadar dükkânın olduğunu görürüz. Genellikle hem sınai üretimin yapıldığı hem de satışının gerçekleştiği dükkânların toplam sayısını bulmak tabii ki imkânsızdır; ancak sadece Ayasofya Kilisesi'ne ait 1.100 dükkânın olduğu göz önünde bulundurulduğunda, büyük sayıların söz konusu olduğu aşikârdır.[14]

Belli ürünleri üreten ya da satan dükkânların bir arada bulunması ise rastlanılmayan bir durum değildi. Kitapçılar çarşısı Ayasofya'nın güneyindeki dört *stoa*da bulunurken, bakırcılar, Meryem Ana Kilisesi'nin çevresinde dükkânlarını açmışlardı. Ayasofya'nın hemen batısında olan Meryem Ana Kilisesi'nin bulunduğu bu mahalleye söz konusu zanaatkârlar yüzünden *Khalkoprateia* yani Bakırcılar Mahallesi adı verilmiştir. Koku, gürültü gibi nedenler ve yangın tehlikesi yüzünden bazı sanayiler kentten ya da kentteki ikamete mahsus bölgelerden uzağa kurulurdu. Örneğin, kireç ocakları, çömlek tezgâhları ve kumaş boyası atölyeleri kent dışında bulunurdu. Yangın tehlikesi yaratan cam imalatı da kentin dışına taşınmıştı.[15] Kısacası, Bizans İstanbul'unun Geç Antik Çağ'daki ticari haritasına baktığımızda, Haliç'in ağızındaki Sirkeci-Eminönü bölgesinin ve Marmara

13 Berger, "Regionen und Strassen", s. 362, 367; M. M. Mango, "The Commercial Map of Constantinople", s. 193.

14 M. M. Mango, "The Commercial Map of Constantinople", s. 196; Cyril Mango, *Le développement urbain de Constantinople, IVe-VIIe siècles*, Paris 1985, s. 48.

15 M. M. Mango, "The Commercial Map of Constantinople", s. 191.

kıyısındaki Theodosios ve Iulianos limanlarına bakan Çemberlitaş ile Aksaray arasındaki alanın öne çıktığını görürüz.

Girişte belirttiğimiz gibi devletin varlığı başkentin ekonomisinde belirleyici bir rol oynamıştır.[16] Öncelikle devlet, Konstantinopolis'te üretilen veya buraya dışarıdan gelen malların en büyük alıcısı olmuştur. Halkını ve yabancıları etkilemek için büyük ve etkileyici bir saray, yüksek maaşlı geniş devlet memuru sınıfı ve kenti korumak için hazır bekleyen büyük askerî güç en büyük tüketiciler olarak marketleri ihya etmişlerdir. Örneğin, İmparator VII. Konstantinos X. yüzyılın ortalarında Yakın Doğu'ya doğru bir askerî harekât planlandığında oradaki yöneticilere verilecek hediyelerin Konstantinopolis pazarlarından alınmasını salık verir.[17] Bizans Devleti'nin, ordularını ve memurlarını kolayca nakletmek için kurduğu yol sistemi de dolaylı olarak tacirlerin ve ürünlerinin hızlı ve güvenli taşınmasında pozitif bir rol oynamıştır.[18] İmparatorluğun tamamında ortak para sisteminin varlığı, özellikle bir para birimini diğerine çevirirken ortaya çıkan masrafları engellemesi sebebiyle, ticaretin artmasında ve uzak eyaletlerin başkente bağlanmasında ciddi bir rol oynamıştır. Geç Antik Çağ'da Bizans'ın para sistemi Latince *solidus* (çoğul: *soliduses*) adı verilen altın sikke ile *follis* isimli tunç sikkeye dayanıyordu. Solidus vergi toplamak, maaşları ödemek ve büyük meblağları satın almak için kullanılırken follis daha küçük ölçekli ve gündelik harcamalar için idealdi. Bu erken dönemde özellikle Doğu Akdeniz'in büyük kentlerinde ve Konstantinopolis civarındaki kentlerde devletin kontrolünde işleyen çok sayıda darphane vardı. Bizans'ın parası sadece imparatorluk sınırları içinde yaygın şekilde kullanılmayıp Avrupa ve Hindistan gibi uzak memleketlerde de değiş-tokuş ya da birikim aracı olarak rağbet görüyordu.[19] Ağırlık ve ölçü birimlerine getirilen düzenlemeler de pazarda alışverişi kolaylaştırıyordu. Daha büyük yükler için tunç kantarlar ve kantara çengelle asılan yükü dengelemek için imparatoriçe ya da Athenaios-Minerva figürlü kantar topu kullanılırken, ince tartım gerektiren ürünler için tunç teraziler ve kefeleri dengelemek için de kare ya da yuvarlak tescilli tunç ağırlıklar kullanılırdı.[20]

Konstantinopolis'in iaşesi için gerekli ürünlerin bir kısmı serbest piyasa işlemleri üzerinden sağlanırken buğday, devletin doğrudan kontrolü altında başkente sunuluyordu. Nisan ile ekim ayları arasında çalışan gemiler Mısır'dan aynî vergi olarak alınan tonlarca buğdayı Konstantinopolis'e getirirdi. Bu ciddi organizasyon ve devamlılık gerektiren süreç, önceleri devlet tarafından denetlenen ve vergi indirimleri ile desteklenen denizciler loncası (*navicularii*) tarafından



6- Erken dönemde Konstantinopolis'te basılan sikkeler (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)

16 Devletin ekonomideki rolü üstüne en detaylı çalışma hâlâ Nicolas Oikonomides, "Role of the Byzantine State in the Economy", *Economic History of Byzantium*, ed. Angeliki E. Laiou, Washington 2002, c. 3, s. 975-1058'dir.

17 *Constantine Porphyrogenitus: Three Treatises on Imperial Military Expeditions*, ed. John Haldon, Vienna 1997, s. 113.

18 Anna Avramea, "Land and Sea Communications, Fourth-fifteenth Centuries", *Economic History of Byzantium*, ed. Angeliki E. Laiou, Washington 2002, c 1, s. 74. Geç Antik Çağ Bizans deniz ve kara ulaşım sistemi için, bkz. Jones, *The Later Roman Empire*, s. 825-834.

19 Genel bir giriş için, bkz. Eurydice Georganteli, "Numismatics", *The Oxford Handbook of Byzantine Studies*, ed. Elizabeth Jeffreys, John Haldon ve Robin Cormack, Oxford 2008, s. 161-166; Oğuz Tekin, *Bizans Sikkeleri: Yapı Kredi Koleksiyonu*, İstanbul 1999.

20 Maria M. Mango, "Commerce", *The Oxford History of Byzantium*, ed. C. Mango, Oxford 2002, s. 163. Genel bir giriş için, bkz. Chris Entwistle, "Late Roman and Byzantine Weigths and Weighing Equipment", *The Oxford Handbook of Byzantine Studies*, s. 38-45.

yürütülürken söz konusu dönemin sonuna doğru getirdikleri buğday karşılığı para alan ve gemilerinde başka ürünler getirip başkentte satma hakkını elde eden bağımsız denizciler tarafından gerçekleştirilir oldu. Benzer şekilde, Kilikya, Suriye ve Filistin'den başkente zeytinyağı getiren tacirlere mali destek sağlanırdı.

Konstantinopolis gibi bir metropolde yiyecek maddelerinin sunum ve dağıtımında bir sıkıntı yaşanması durumunda olası ayaklanmalar göz önünde bulundurulduğunda, imparatorların kentin iaşesini serbest piyasanın eline tamamıyla bırakmamaları daha kolay anlaşılır.[21] Piyasa dışı bazı mekanizmalara örnek de başkentte pek çok malın üretiminde önemli bir yere sahip olan devlete ait fabrikalardır.[22] Bazı devlet işletmeleri bir proje için geçici olarak kurulurdu. Örneğin, VIII. yüzyılın ortalarında İmparator V. Konstantinos, 6.900 tane inşaatçıyı çeşitli bölgelerden başkente su kemerinin tamiri için getirtmiş ve onları atadığı bir görevlinin denetimine vermişti. Köprü, yol ve bina inşaatı gibi geçici projeler dışında devlet için çalışan ve maaş alan zanaatkârların çalıştığı fabrikalar Konstantinopolis'te saray civarında silah, kumaş ve mücevher gibi sanayi kollarında üretim yaparlardı.[23] Bu fabrikalarda üretilen ipekliler hem Bizans sınırları içinde hem de dışında aranan ürünlerdi ve Bizans imparatorları bu kumaştan yapılma ürünleri diplomatik hediye olarak yabancı devletlerin yöneticilerine gönderirlerdi.[24]

Serbest piyasa koşullarında çalışan ve üreten aktörleri dışlayan bazı üretim ve dağıtım mekanizmalarına karşın Bizans ekonomisini örgütlenme ve denetimin devlet tarafından gerçekleştiği güdümlü bir ekonomi olarak görmek büyük bir yanlış olur. Ne kentin iaşesi tamamen devlet tarafından yapılmıştır ne de devlet fabrikalarında üretilen ürünler devletin ihtiyaçlarını karşılamaya yetmiştir. Üstelik pazarlarda bulunan malların çoğu yerel, bölgesel, bölgeler ve hatta uluslararası ticari ağları kullanan bağımsız tacirlerin arz talep dengesinin belirlediği koşullarda kente getirdikleri ürünlerdir. Genelde zeytinyağı ya da şarap taşıyan belli tip amforaların Akdeniz'in muhtelif yerlerinde bulunmuş olması, imparatorluğun vilayetlerinin iktisadi anlamda birbirine sıkıca bağlandığının en büyük kanıtıdır.[25] Benzer şekilde, Ege Denizi çevresi, Kilikya ve Suriye'den Konstatinopolis'e gelen çanak ve çömleğin miktarında sadece bir devamlılık değil artış da gözlemlenir.[26] VI. yüzyıl itibarıyla kuzey ülkelerinden gelen kehribar ve kürk, Kızıldeniz bölgesinden getirilen altın ve tütsü, Orta Asya menşeli değerli taşlar ile Çin ve Hindistan'dan ithal edilen fildişi, baharat ve ipekliler başkentin pazarlarında kendilerine iştahlı alıcılar bulurlardı.[27]

Hayatta Kalma Mücadelesi (VII-IX. Yüzyıllar)

Geç Antik Çağ'a egemen olan refah, VI. yüzyılın sonundan başlayarak veba ile Sasanî, Arap ve Slav istilaları yüzünden sert bir inişe geçer. İlerleyen yüzyıllarda Geç Antik Çağ'ın karmaşık ve açık ekonomisi yerini göreceli olarak daha basit ve kapalı bir ekonomiye bırakır. İmparatorluğun hayatta kalma savaşı verdiği VII ve VIII. yüzyıllarda nüfus azalır, ticari arz ve talebin merkezinde olan şehirler küçülür, dış ticaret azalır ve imparatorluğun bölgeleri arası ticaret ve para dolaşımı en aza iner.[28] Bu dönemde malların üretimi ve dağıtımında devletin ya da piyasa dışı mekanizmaların rolü artar. Askerlerin maaş yerine toprak kullanım hakkı alması ve bakır sikke gibi küçük para birimlerinin ortadan kalkması imparatorluk genelinde para dolaşımının azaldığının ve serbest piyasa dışı mekanizmaların güçlendiğinin göstergesidir. *Kommerkiaroi* adı verilen bürokratların gümrüklerde dış ticaretten alınan %10 vergi olan *kommerkion* vergisini toplamak yanında, bulundukları eyalette askerlere devletin tedarik ettiği silah ve donanımı satması, hatta kendi adlarına ticaret (özellikle ipek ticareti) yapma hakkı edinmesi siyasi güç ile ticari güç arasındaki sıkı ilişkiyi gösterir. Bu, serbest piyasayı dışlayan mekanizma ilerleyen yüzyıllarda ortadan kalkacak, *kommerkiaroi* sadece vergi toplayan memurlara dönüşecektir.[29]

21 Cécile Morrisson ve Jean-Pierre Sodini, "The Sixth-Century Economy", *Economic History of Byzantium*, c. 1, s. 210; Marcus Rautman, *Daily Life in the Byzantine Empire*, London 2006, s. 75. Devletin iaşe üzerindeki giderek azalan rolü için bkz. Alan Harvey, "The Economy", *The Oxford Handbook of Byzantine Studies*, s. 631.

22 Jones, *The Later Roman Empire*, s. 834-840.

23 *Oxford Dictionary of Byzantium*, ed. Alexander Kazhdan, New York 1991, c. 2, s. 774-775.

24 Anthony Cutler, "Gifts and Gift Exchange as Aspects of the Byzantine, Arab and Related Economies", *Dumbarton Oaks Papers,* 2001, c. 55, s. 247-278.

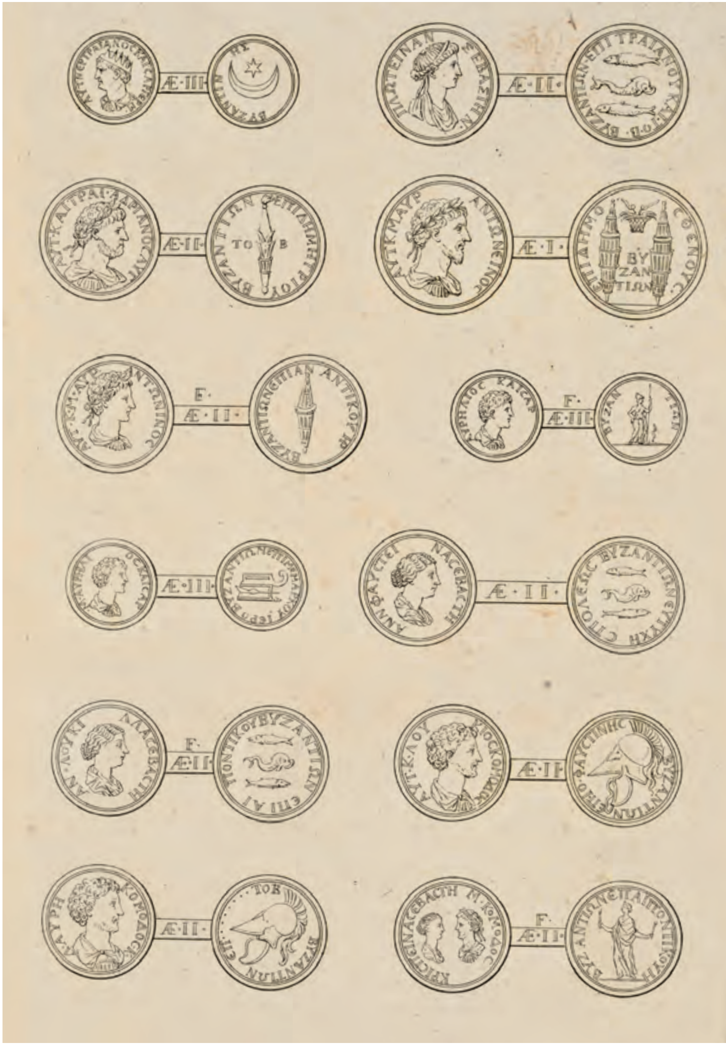
25 Morrisson ve Sodini, "The Sixth-Century Economy", s. 210.

26 John Haldon, "Economy and Administration, How did the Empire Work?", *The Cambridge Companion to the Age of Justininan*, ed. Michael Maas, Cambridge 2005, s. 36.

27 Harvey, "The Economy", s. 632; Rautman, *The Byzantine Empire*, s. 98; Tamara Talbot Rice, *Bizans'ta Günlük Yaşam*, İstanbul 1998, s. 151-152; Morrisson ve Sodini, *The Sixth-Century Economy*, s. 210-211.

28 Harvey, "The Economy", s. 632-633.

29 Nicolas Oikonomides, "Silk Trade and Production in Byzantium from the Sixth to the Ninth Century: The Seals of Kommerkiarioi", *Dumbarton Oaks Papers*, 1986, c.40, s. 33-53; John Haldon, *Byzantium in the Seventh Century: The Transformation of a Culture*, Cambridge 1997, s. 233-244.



7- Konstantinopolis'te basılan sikkeler (Coignard)

Bu dönemde Avar, Pers ve Arap kuşatmalarına maruz kalan Konstantinopolis'in geleceği de pek parlak görünmez. Nüfusu 40.000 ile 70.000 arası bir rakama düşen başkentte VII. yüzyılın başında üretilen sırlı beyaz çömlekler sınırlı bir yayılım alanına sahiptirler. VIII. yüzyılın sonuna kadar kentte savunma amaçlı onarımlar hariç neredeyse hiçbir inşaat faaliyeti görülmez. Genç Antik Çağ'ın dört limanından Prosforion terk edilmiş, Likos (Bayrampaşa) Deresi'nin getirdiği topraklar Theodosios Limanı'nı kullanılamaz hâle getirmiştir. Neorion da VII. yüzyılın sonundan itibaren sadece savaş gemileri için bir limana dönüşünce, geriye ticari amaçlarla kullanılan tek liman Marmara Denizi kıyısındaki Iulianos Limanı olur. Ayrıca, VII. yüzyılın başında kente Mısır'dan vergi olarak gelen buğday/ekmek dağıtımının durmasının büyük demografik ve ekonomik etkileri olmuştur. Konstantinopolis besin kaynağı için gittikçe Trakya ve kuzeybatı Anadolu'ya bağımlı hâle gelir.[30] Bölgeler arası ticaretin hacmi ve sıklığı azalır, başkente daha az mal gelir. Eskiden çok sayıda kente yayılmış olan darphanelerin sayısı bire iner ve başkentteki sarayın güvenli bir köşesinde kendine yer bulur.[31] Elbette, değişim sadece ekonomik yapı ile sınırlı değildi. Geç Antik Çağ'ın devasa hamamları ve tiyatroları terk edilmeye başlanmış, eskiden belediye ve şehrin ileri gelenleri tarafından yapılan hayır işleri, ilerleyen yüzyıllarda imparator veya kilise kurumu tarafından gerçekleştirilir olmuştu. Başka bir deyişle, sivil inisiyatifin yerini devlet ve onunla beraber çalışan kurumsal din almıştı.

Angeliki Laiou'nun iddia ettiği gibi, tüm bu fakirleşmeye karşın durum o kadar da vahim değildi.[32] Kherson'da bulunan Konstantinopolis menşeli amfora ve çanakların gösterdiği üzere, VII ve VIII. yüzyıllarda imparatorluk şehri Karadeniz'in kuzeyi ile ticari ilişkilerini arttırmış ve kentte üretilen beyaz sırlı seramik ürünler bölgesel de olsa bir yayılım alanı bulmuştur.[33] Konstantinopolis'te kâr etmek için yeterli fırsat olduğuna dair elimizde iki gösterge vardır: VII. yüzyılda Doğu Akdeniz ve Galya gibi uzak bölgelerden tacirler mal alım satımı için başkente geliyordu; IX. yüzyılın başında İmparator I. Nikeforos'un emri ile faizi %16.67 gibi çok yüksek bir rakama yükseltilen krediyi almaya istekli Bizanslı tacirler vardı.[34] Bu dönemde, Konstantinopolis'in dış dünya ve eyaletleri ile deniz ticareti üzerinden kurduğu ilişkiyi anlamanın en iyi yolu VIII. yüzyılda yazıldığı düşünülen *Rodos Deniz Yasası* adlı derlemeyi okumaktır. Yaygın bir kullanım alanı bulan yasa, gemide kaptan, denizciler, tacirler ve yolcular arasındaki ilişkileri düzenler; deniz yoluyla yapılacak ticaret için nasıl mali kaynak yaratılacağına ve geminin veya taşınan kargonun kaybı durumunda sorumluluğun kime ait olacağına dair önemli bilgiler verir. Örneğin, kaptan, yolcuların itirazına rağmen gemiyi korsanların olduğu bir yere getirirse, malların çalınması durumunda sorumluluk kendisine ait olacaktı. Kaptan ve tayfası tacirin mallarına zarar

30 C. Mango, *le dévelopment urbain*, s. 51-62; M. M. Mango, "The Commercial Map of Constantinople", s. 198; Paul Magdalino, "Medieval Constantinople", *Studies on the History and Topography of Byzantine Constantinople*, Aldershot 2007, s. 17-20; Angeliki E. Laiou ve Cécile Morrisson, *The Byzantine Economy*, Cambridge 2007, s. 41; John L. Teall, "Byzantine Agricultural Tradition", *Dumbarton Oaks Papers*, 1971, c. 25, s. 35-59.

31 Rautman, *Daily Life*, s. 100; John Haldon, *The Palgrave Atlas of Byzantine History*, New York 2005, s. 88.

32 Angeliki E. Laiou, "The Byzantine Economy: An Overview", *Economic History of Byzantium*, c. 3, s. 1146.

33 Anne Bartoli ve Michel Kazanski, "Kherson and its Region", *Economic History of Byzantium*, c. 2, s. 660, 662; Laiou ve Morrisson, *The Byzantine Economy*, s. 41.

34 Herrin, *Bizans,* , s. 211.

ESKİÇAĞ'DA İSTANBUL'DA BALIKÇILIK

OĞUZ TEKİN*

Balıkçılık, Antik Çağ'daki devletlerin en önemli doğal gelir kaynaklarından biridir. Byzantion kenti de balıklardan sağladığı gelirle refah düzeyini artırmıştı. Byzantionlular balığı esas olarak Boğaz'dan (Bosporos) sağlasa da, kentlerine yakın göllerden (Derkos ve Daskylitis) ve muhtemelen nehirlerden de balık elde ediyorlardı. Balıkçılık Byzantion'da o derece önemli bir sektördü ki Aristoteles, *Politika* adlı eserinde toplumdaki sınıflardan söz ederken verdiği örnekler arasında Byzantion'daki balıkçılar da vardır. Strabon, Byzantion'un balıkçılıkta üçüncü olduğunu söylemektedir. MS I.-II. yüzyıl yazarlarından Dion Hrisostomos, Byzantionluların Boğaz üzerinde yer almalarının verdiği avantajdan ve balığı bol denizden, olabildiğince fazla yararlandıklarını hatta balıkların ayaklarına geldiğini ve bu nedenle ayrıca bir çaba sarfetmelerine gerek olmadığını söylemektedir. MS II. yüzyılda yaşayan Athenaios'un *Deipnosofistai* adlı eserinde, Byzantion'un "ton balığı metropolisi" veya "ton balıklarının ana yurdu" olarak adlandırıldığını görüyoruz. Yine aynı eserde; yiyeceklerini bol tuzlu ve sarımsaklı yiyen Byzantionluların memleketlerinde bol miktarda balık bulunduğundan söz edilmektedir. Byzantion'da gerçekleştirilen yoğun balık avı, kuşkusuz kentte bir balık endüstrisinin de oluşmasına neden olmuştu. Byzantion aynı zamanda tuz tekelini de elinde tutuyordu. *Tarikhos* yani tuzlama balık imalatı çok miktarda tuz gerektiriyordu. Pseudo-Aristoteles'ten öğrendiğimize göre, MÖ V. yüzyıl ortalarında Byzantion'da balık avı ile salamura için bir hayli önemli olan tuz ticareti devlet tekelindeydi.

Boğaz'da en fazla görülen balıklar arasında ton, palamut ve uskumru bulunmaktadır. Bu balıkların hepsi göç eden balıklardandır. Bunların yanı sıra kolyoz, kılıç balığı, yunus, mersin balığı ve iskaroz (papağan balığı) da Byzantion veya Bosporos ile ilişkili olarak antik kaynaklarda adı geçen balıklardandır. Ayrıca, günümüzde Boğaz'da bol miktarda yakalanan lüfer, levrek, kefal, istavrit, kırlangıç ve barbunya gibi başka balık türlerinin hatta hamsinin de Antik Çağ Byzantion'unun balık repertuvarını oluşturduğunu söyleyebiliriz. Yengeç, karides, istakoz gibi kabuklular (*crustacea*) ile ahtapot, mürekkep balığı, kalamar, midye gibi yumuşakça (*mollusca*) türleri de Byzantion açıklarında ve Boğaz'da yakalanan ve gıda olarak tüketilen deniz canlıları olmalıdır; ancak antik kaynaklarda bu canlıların genel olarak ele alındığı pasajlar olsa da doğrudan Byzantion ile ilişkili bilgi bulunmamaktadır.

Byzantionlu Dionysios (ve daha sonra da ondan aktararak Petrus Gyllius), balıkların dinlenmek için yaklaştıkları veya yakalandıkları bazı kıyı ve koyların adını vermektedir ki bu yerler de Byzantionluların teritoryumu içindedir. Bunlar; Neos Bolos, Bolos, Parabolos, Fidalia (Balta Limanı) ve Gynaikos Limen (Kadınlar Limanı), Farmakos/Farmakias (Tarabya), Bathykolopos (Büyükdere) ve Khalkeia'dır. Keza, Haliç'e doğru ve Haliç'te de bazı koylar, balık açısından zengindi. Örneğin; Kykla, Melias Koyu, Kepos/Hepsasieion, Ingenidas, Peraikos ve Haliç'in bitimindeki Sapra Thalassa gibi. Ayrıca Dionysios, Ostreodes'in (Tophane civarı) adını, o mevkide bol miktarda bulunan ve avlanan istiridyelerden aldığını söylemektedir.

XX. yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti'nde Balıkhane Müdürlüğü yapmış olan Karekin Deveciyan, kendi zamanındaki Boğaz'ın balıkları hakkında ayrıntılı bilgi vermektedir. Deveciyan, Karadeniz'in göçmen balıklar (ton, palamut, uskumru vb.) için zengin bir besin kaynağını olduğunu, bu nedenle kışın Akdeniz, Ege veya Marmara Denizi'nde (Propontis) yaşayan bu balıkların, yazın beslenmek için Karadeniz'e (Pontos Eukseinos) girdiklerini (*anavaşya*), kış yaklaşınca İstanbul Boğazı'ndan (Bosporos) geçerek Marmara'ya geldiklerini ve bir kısmının da Ege Denizi ile Akdeniz'e gittiklerini (*katavaşya*), sonbaharda, soğuk kuzey rüzgârları esip de Karadeniz'in sularını allak bullak etmeye başladığında, Boğaz'a yönelen ilk balıkların palamutlar olduğunu, onların arkasından toriklerin geldiğini, kasım ayı sonlarında ise Marmara'ya giren son göç dalgasını uskumruların oluşturduğunu, onların da kışı Marmara'da geçirip ilkbaharın başlarında Karadeniz'e döndüklerini, dönüş yolculuğunda uskumruları toriklerin izlediğini yazmaktadır. Keza, Deveciyan'ın verdiği bu bilgi Antik Çağ yazarlarınca da bilinmekteydi. Aşağıda, Boğaz'da (ve tabiatıyla Byzantion açıklarında) avlanan, gıda olarak tüketilen ve Byzantionlular tarafından ihraç edilen balıklar ve yan ürünleri -Antik Çağ yazarlarının verdiği bilgiler ışığında- ele alınacaktır.

Antik kaynaklardan ve mozaiklerdeki tasvirlerden balık avının nasıl yapıldığı konusunda bazı bilgiler elde etmek mümkündür. Bu bilgiler ışığında, Byzantionluların da balık avı için olta, kargı, üç çatallı zıpkın (trident), balık sepeti (kapanı) ve ağ kullandıkları söylenebilir. Bu

* İstanbul Üniversitesi




8- IV-V. yüzyıllara ait Konstantinopolis'te basılan sikkeler (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)

verirlerse karşılığını ödemekle yükümlüydü ama tacirler de bir gemiye mal yüklemeden önce o geminin sağlam ve yeni olduğunu kontrol etmekle yükümlüydüler; zira yaşlı bir gemide batan mal için kimse sorumlu değildi.[35]

İkinci Altın Çağ (X-XII. Yüzyıllar)

IX. yüzyıldan itibaren, Bizans'ın altın çağı olarak adlandırılan Makedon Hanedanlığı yönetiminde (867-1057), kara ve deniz yollarında güvenliğin sağlanmasına, nüfus artışına ve kentleşmenin yeniden ivme kazanmasına paralel olarak ticaret hacmi büyümüştür. Panayırların sayısındaki artışın gösterdiği üzere bölge içi ve bölgeler arası ticaret yükselmiş; Bizans mamul ürünleri imparatorluk dışında aranan ürünler hâline gelmişlerdir.[36]

XI. yüzyılın başına kadar Konstantinopolis'in özellikle topoğrafik ve ticari hikâyesi temel birkaç yazılı kaynak üzerinden izlenebilir. Miletli Hesykhios'un yazdığı ve X. yüzyılda gözden geçirilen *Patria* ve VIII. yüzyıl ile IX. yüzyılın başı arasında bir dönemde yazılan *Parastaseis syntomoi khronikai* Bizans başkentinin tarihi ve anıtları üzerine yazılmış metinler topluluğudur. Bu metinlerden daha ayrıntılı ve gerçekçi bir Konstantinopolis betimi ise 912 yılında yazılan *Eparkhos'un/Valinin Kitabı* adlı eserden gelir.[37] Kentte imparatordan sonra gelen ikinci kişi olan *eparkhos* hem hâkim, hem de polis kuvvetlerinin başındaki kişi olarak kentte adalet ve huzurun sağlanmasında asli bir rol oynardı.[38] Kentin sanayi ve ticari hayatının düzenlenmesinde de ciddi rol oynayan eparkhosluk kurumu için hazırlanan söz konusu metin bize kentin ekonomik hayatı, özellikle ticaretin gerçekleştiği mekânlar ve lonca sistemi hakkında ayrıntılı bilgiler sunar.

Erken Orta Çağ Konstantinopolis'inde yiyecek maddelerinin ticareti kentin dış çeperi denebilecek bir alanda yapılırken, kumaş, metal ürünler ve parfüm gibi yiyecek dışı maddelerin ve lüks tüketim ürünlerinin ticareti kentin dinî ve siyasi merkezine yakın bir iç çeperde gerçekleşiyordu. Geçmiş yüzyılların yiyecek ambarları olan horreaların akıbeti karanlık olsa da, en azından bir tanesinin Orta Çağ Bizans döneminde kullanıldığını biliyoruz. Ambar, Yenikapı'daki Theodosios Limanı ile Theodosios Meydanı arasında bulunuyordu ve burası deniz yolu ile getirilen buğdayın depolanması için ideal bir konumdaydı. Theodosios Meydanı'nın doğusunda *Artopoleia* yani Fırıncılar Mahallesi diye bir yer olsa da, kentin her yerinde fırın olduğunu kabul etmek gerekir. Aynı durum zeytinyağı, şarap ve bakkaliye ürünleri için de geçerli olmalıdır. Domuz dışındaki küçükbaş hayvan tüccarları, Sakarya Nehri civarından aldıkları hayvanları İzmit ya da Yalova üzerinden gemilerle yeniden kullanıma açılan Sirkeci'deki Prosforion Limanı'na getirip Strategion'da satarken, domuz tüccarları hayvanları

35 *The Rhodian Sea Law,* ed. Walter Ashburner, Aalen 1976, s. 83, 91-92.

36 Laiou ve Morrisson, *The Byzantine Economy*, s. 45-47, 55, 81-84. Makedon hanedanı dönemi hakkında Tükçe bir kaynak için, bkz. M. Murat Baskıcı, *Bizans Döneminde Anadolu: İktisadi ve Sosyal Yapı (900-1261)*, Ankara 2009.

37 Magdalino, "Medieval Constantinople", s. 11-13; M. M. Mango, "The Commercial Map of Constantinople", s. 197-198.

38 Eparkhos kurumunun Geç Antik Çağdaki hikâyesi için bkz. Dagron, *Naissance d'une capitale*, s. 213-296.

araç-gereçlerin kullanımı hem kıyıdan hem de kayıklar ve teknelerden yararlanarak açıkta yapılabilmekteydi. Antik Çağ'da, özellikle Roma İmparatorluğu döneminde deniz ve kıyı *res communis* (hukuken devlete ait olmayan, herkesin kullanımına açık) idi. Ekonomik değeri bir hayli fazla olan ton ve palamut balıklarının, Byzantion kıyılarındaki avına ilişkin antik yazarların verdiği bir bilgi bulunmasa da Akdeniz'den Karadeniz'e göçleri sırasında Boğazlardan ve Marmara Denizi'nden geçen ton balıkları ve palamutlar da iri oltalarla veya zıpkın ve ağ kullanılarak Byzantionlular tarafından avlanmış ve konserve olarak tüketime sunulmuş olmalıdır. Bu arada, daha geç dönemdeki bir kayıttan (X. yüzyıl sonu) Kalkhedon yakınında sütun üzerinde yaşamını sürdüren Loukas'ın (ö. 979) balıkçıların ağlarını takdis ederek onlara şans dilediğini öğreniyoruz. Khalkedon ve Byzantion, Boğaz'ın her iki yakasında olan kentler olduklarından, Byzantionlu balıkçıların da Loukas'ın hayır duasına ihtiyaç duymuş olmaları doğaldır. Loukas'ın hayır duasını alan balıkçılar, yakaladıkları balıkların %10'unu ona verirlerdi (*apodekatosis*). Daha erken dönemlerde Antik Çağ'da, Loukas'ın işlevini Poseidon'un üstlenmiş olduğunu söyleyebiliriz. Balıkçıların Khelai Koyu'ndaki (Bebek) Artemis Diktynna Tapınağı'na adakta bulunmaları ve tanrıçanın balıkçıların ağlarının koruyucusu olduğuna inanılması da kayda değer bir bilgidir.

Antik Çağ'da avlanan balıkların, balık pazarlarında (lat. tek. *macellum*) satıldığını biliyoruz. Ancak bu tür balık pazarlarının Byzantion'da nerede olduğuna dair elimizde veri bulunmamaktadır. Daha geç dönemler için balık pazarlarının liman veya limanlara yakın yerlerde bulunduğuna ilişkin bilgilere sahibiz. Bu nedenle Antik Çağ Byzantion'unda da balıkların limanlara yakın yerlerde (örneğin Eminönü'ndeki Neorion Limanı civarında) kurulu tezgâhlarda satıldığını söyleyebilirsek de bu iş için ayrılmış daha büyük bir mekânın (*macellum*) yeri konusunda bir şeyler söylemek mümkün değildir. MS IV. yüzyılın sonu V. yüzyılın ilk yarısında yaşamış olan Konstantinopolisli Sokrates'in *Historia Ecclesiastica* (Kilise Tarihi) adlı eserinden öğrendiğimize göre, Büyük Konstantinos zamanında, yani MS IV. yüzyılın ilk yarısında Konstantinopolis'te, Konstantinus Forumu'nun ve stoanın arka tarafında bir *macellum* bulunmaktaydı; ancak lokalizasyonu yapılamamıştır. Süreklilik göz önünde bulundurulduğunda, daha önceki yüzyıllarda da *macellum*un agoraya yakın bir yerde olduğu varsayılabilir. MS V. yüzyıla gelindiğinde ise Konstantinopolis'te birden fazla *macellum*un varlığı bilinmektedir.

Her ne kadar Aristoteles'in toplumdaki sınıflardan bahsederken verdiği örnekler arasında Byzantionlu balıkçılar varsa da Klasik ve Hellenistik dönemlerde Byzantion'daki balıkçı meslek birliği veya loncası/loncaları hakkında bilgimiz yoktur. Ancak Roma İmparatorluğu döneminde bu tür bir meslek birliğinin (loncasının) varlığını yazıtlardan öğreniyoruz. Günümüze kalan bazı yazıtlar, Byzantion'da Dionysos misterlerinin kutsandığını göstermektedir. Bu yazıtlardan biri İmparator Hadrianus zamanına (MS 117-138) tarihlenmekte olup Dionysos Parabolos'a adanmıştır; adağı yapanlar Dionysos Parabolos'un misterleridir yani *thiasos*lardır. Parabolos, Dionysos'un bir epithetonudur. Bolos "balık ağı", "balık tutulan yer" veya "balıkçıların bulunduğu yer" anlamını taşımaktadır. L. Robert, Byzantionlu Dionysios'un *Anaplous*'una referans vererek, *parabolos*un bir yer adını işaret edebileceğini de söylemektedir. Bu nedenle *parabolos* sıfatını taşıyan Dionysos'u kutsayanların (*thiasitai*) esas olarak balıkçılardan oluştuğu anlaşılmaktadır. Yine Hadrianus dönemine tarihlenen bir başka yazıtta geçen *Dionysobolitai* sözcüğü de "balıkçılık yerindeki Dionysos misterleri"ni işaret etmektedir. Her iki yazıt da Byzantion'daki balıkçı loncasının varlığını kanıtlamaktadır. Bir yandan mali zorluklar, öte yandan balık avındaki güçlük ve ekip çalışmasının gerekliliği böyle bir balıkçı loncasının varlığını gerektirmiş olmalıydı.

Kumkapı'daki Iulianos Limanı'na getirip Theodosios Forumu'nda (Beyazıt Meydanı) satarlardı. Mekân olarak büyük olasılıkla Geç Antik Çağ'da Strategion ve Theodosios Forumu civarında kurulu macellumları kullanıyorlardı. Kentte balık satanlarsa balıkları sahile demirlemiş ya da iskelelere (*skalai*) yanaşmış balıkçı gemilerinden alıp kemerli ya da kubbeli yapı anlamına gelen *kamara* adındaki balık pazarlarında satıyorlardı. Bu balık pazarlarının yerleri hakkında bilgilerimiz çok kısıtlı olmasına karşın bir tanesinin Eminönü'ndeki Osmanlı devrinde adı Balıkpazarı olan Neorion Limanı'nın yanında olduğunu biliyoruz.[39]

Ayasofya Kilisesi, Sultanahmet'in güney yakasındaki Büyük Saray ve Çemberlitaş'taki Konstantinos Forumu arasında kalan üçgen kentin en pahalı bölgesiydi ve lüks maddeler buradaki dükkânlarda satılırdı. Değerli metaller ve Yakın Doğu'dan gelen kumaşlar Mese'nin Çemberlitaş ile Sultanahmet arasındaki kısmına karşılık gelen caddede (Divanyolu'nda), ham ipek Konstantinos Forumu'nda, parfüm Milyon Taşı ile Büyük Saray'ın girişi arasındaki alanda, yani Haseki Hürrem Sultan Hamamı'nın kuzey tarafında, baharatlarsa yine aynı bölgedeki Akhilleos adlı revaklı girişte satılırdı. Yukarıda verdiğimiz *Eparkhos'un Kitabı*'ndan alınma bu bilgiler X. yüzyılın ortasına tarihlenen Patmos Manastırı'na ait bir dokümanda da doğrulanır. Beş dükkânın satışı ile ilgili bu dokümana göre, Konstantinos Forumu'nda olan bu dükkânlarda sırasıyla keten, ipek, keçi derisi ve Yakın Doğu kumaşları satılırdı.[40] Aziz Photeine'nin hayat hikâyesinde belirtildiği üzere, bir cam eritme atölyesi (*ergasterion huelopsestikon*) Strategion'dan Ayasofya'ya, yani Eminönü'nden Sultanahmet Meydanı'na çıkan yokuştaydı. Bu bölgede aynı zamanda mumcuların ve bakırcıların atölyeleri vardı. Orta Çağ Bizans kaynaklarında *embolos* olarak adı geçen Geç Antik Çağ'ın *stoa*ları da Haliç kıyılarından Sultanahmet Meydanı'na doğru uzanan bölgede bulunuyorlardı. Tahtakale'deki Basilike Kapısı'ndan Beyazıt'a doğru açılan ve Mese'yi dik kesen alışveriş caddesi *Makros Embolos* bu *stoa*lara örnektir. *Makros Embolos* Yunanca "uzun/büyük sıra dükkânlar" anlamına gelir ve bugünkü Uzun Çarşı Caddesi'dir. IV. Haçlı Seferi'nin tarihini yazan Fransız Villehardouin'in belirttiği gibi, bu *stoa*lar 1203 yılında Haçlılar kenti ilk kuşattığında yanmıştı. Söz konusu yapıların bu tarihten sonraki varlığına dair elimizde bir kanıt yoktur.[41]

Payitahtın zenginliğinin temel kaynaklarından biri de önemli ticaret yollarının üstünde olmasıydı. MS birinci 1000'in sonunda, Konstantinopolis artık zengin bir imparatorluğun müreffeh bir kenti olarak çok sayıda yabancı taciri bir mıknatıs gibi kendine çekiyordu. Kiev'de bir krallık kurmuş olan ve Bizans'tan Hristiyanlığı benimseyen Ruslar, X. yüzyılda köle, bal ve balmumu satmak ve kumaş gibi sanayi ürünlerini almak için Konstantinopolis'e geliyorlardı.[42] VIII ile X. yüzyıllar arasında Karadeniz bölgesinin Bizans için öneminin arttığını Konstantinopolis ve Karadeniz bölgesinde bulunan amforalardan anlarız.[43] Konstantinopolis'e tehlikeli derecede yakın bir yerde, bugünkü Bulgaristan Devleti'nin sınırları içinde bir devlet kurmuş olan Bulgarlar da benzer şekilde başkentte ipek ve deri alırken bal ve keten satarlardı.[44] Konstantinopolis yalnızca gelen ürünleri oburca tüketen dev bir ağız değil, kuzey ürünlerinin İslam dünyasına satıldığı ve Mısır'dan gelen malların da kuzeye satışının gerçekleştiği bir yerdi. *Eparkhos'un Kitabı*'na göre, bazı Bulgarlar İslami ipekleri Konstantinopolis'ten alırdı.[45] Keza, Kuzey Denizi'nde bulunan deniz ayısının dişinden yapılan bıçak sapları XI. yüzyılın başında İskandinavya'dan, büyük olasılıkla Rusya üzerinden, Konstantinopolis'e getirilir ve oradan Kahire'deki pazarlara yollanırdı.[46]

Yakın Doğu İslam dünyasından gelen tacirler, Bizans'a sundukları ürünlerin kaliteli olması ve oradan aldıkları ürünlerin çeşitliliği sebebiyle X. yüzyılda Konstantinopolis'te en değer verilen yabancılardı. Örneğin, XII. yüzyılın başında Büyük Selçuklu Sarayı'nda doktor olan el-Mervezî, Konstantinopolis'te Müslüman tacirlerin el üstünde tutulduğunu, çünkü kentin gelirinin büyük kısmının ticaretten geldiğini yazar.[47] Önce Abbasi İmparatorluğu, onun dağılmasından

39 Magdalino, "Medieval Constantinople", s. 22-27; M. M. Mango, "The Commercial Map of Constantinople", s. 198-201.

40 Nicolas Oikonomides, "Quelques boutiques à Constantinople au Xe s.: Prix, loyers, imposition (Cod. Patmiacus 171)", *Dumbarton Oaks Papers,* 1972, c. 26, s. 345-356.

41 M. M. Mango, "The Commercial Map of Constantinople", s. 201-203; Laiou ve Morrisson, *The Byzantine Economy*, s. 77-78.

42 Jonathan Shepard, "Constantinople-Gateway to the North: the Russians", *Constantinople and its Hinterland,* ed. Cyril Mango ve Gilbert Dagron, Aldershot 1995, s. 251-253.

43 M. M. Mango, "Commerce", s. 163.

44 Angeliki E. Laiou, "Exchange and Trade, Seventh-Twelfth Centuries", *Economic History of Byzantium*, c. 2, s. 704, 733.

45 *Das Eparchenbuch Leons des Weisen*, çev. Johannes Koder, Viyana 1991, s. 108.

46 Ibn Juljul, *Ergänzung zur Materia Medica des Dioskurides, Arabischer Text nebst kommentierter deutscher Übersetzung,* ed. Albert Dietrich, Göttingen 1993, s. 57.

47 Vladimir Minorsky, "Marvazi on the Byzantines", *Medieval Iran and its Neighbours*, London 1982, s. 456-459.

sonra X. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Mısır'daki Fatimî Halifeliği, Irak ile Suriye'deki Büveyhoğulları ve Hamdanî yöneticilerinin Bizans yöneticileri ile yaptıkları ticaret anlaşmaları sonucu ilişkiler güvene alınmış, bu ülkelerden gelen tacirlere Konstantinopolis'te han ve cami gibi yapılar ve ticari ayrıcalıklar tanınmıştır.[48] Bizans yapımı kumaşlar, özellikle çeşitli şekil ve tiplerde ipekli dokumalar, metal kap kacaklar ve farklı ebatlarda tahta mobilya ürünleri İslam pazarlarında bolca bulunurdu.[49] Öte yandan, İslam dünyasından ithal ipekli ürünler X. yüzyılın başında Konstantinopolis'te o kadar çok miktarda bulunuyordu ki *Eparkhos'un Kitabı*'nın da belirttiği gibi, kentteki ipek üretimi ve satışı ile ilgili beş loncadan biri sadece Yakın Doğu'dan gelen ipekli kumaşları satanların oluşturduğu loncaydı. Silifke ve Trabzon'dan giriş yapan Yakın Doğu ipeklileri Anadolu üzerinden Bizans'ın başkentine ulaşır ve kentin en lüks mahallesi olan Sultanahmet ile Çemberlitaş arasındaki bölgede satılırdı. Konstantinopolisliler Yakın Doğu'nun kıyafetlerini giydiklerini yazmaktan rahatsız olmazlar. Örneğin, İmparator VII. Konstantinos risalelerinde "Mısır ipeğinden yapılmış çizgili kumaş pantolon" ya da "Saraken [Arap] usulü içlikler"den söz eder.[50] Bizans'ın başkentine İslami pazarlardan gelen başka bir ürün grubu, çoğu Güney Asya'dan gelen baharat, parfüm ve tıbbi ürünlerdir. Artık orta sınıfın da yemeklerinde çeşni olarak kullanmak istediği karabiber gibi baharatlar, kiliselere güzel kokular yaymak için parfüm ve tütsüler, kumaşları boyamak için bazı tahtalar ve ilaç hazırlamada kullanılan bitki bazlı ürünler Trabzon, Antakya, Antalya ve Ege Denizi üzerinden Konstantinopolis'e getirtilirdi.[51]

XI. yüzyıla gelindiğinde Konstantinopolis, ipekli gibi lüks ürünlerden sıradan sanayi maddelerine kadar geniş bir yelpazede üretimin yapıldığı, fakirinden cebi dolu aristokrasi sınıfına kadar çok büyük bir tüketici kitlesine sahip ve dünyanın dört bir yanından mal almaya ve satmaya gelen tacirlerle dolu bir kentti.[52] Ayrıca, kentteki Bizanslı tüccarların servet birikimi öyle yüksek bir noktaya gelmişti ki tüccarlar geleneksel Roma ve Bizans siyasi geleneğinde asla alamayacakları senatörlük mevkiini bu yüzyılda almışlar, kent ve imparatorluk siyasetinde söz sahibi olmaya başlamışlardı. Böyle bir ortamda, hem el emeklerini sunan zanaatkârlar hem de yaşamlarını bir malın alınıp satılması sırasında elde edilen kâra dayandıran tüccarlar dükkânlarında hiç sonu gelmeyeceğine emin oldukları bir arz ve talep sarmalında ürünlerini alır ve satarlardı.[53] Kentin kurulduğu IV. yüzyıldan beri değerini yitirmeyen altın sikke *solidus* sadece Latince ismini kaybetmiş yeni bir Yunanca isim almıştı: *nomisma* (çoğul: *nomismata*). Arkasına sağlam bir ekonominin ve gücü gittikçe artan bir devletin desteğini alan *nomisma* tam manasıyla Orta Çağ'ın doları olmuş, tüm Akdeniz çevresinde geçer akçe olarak kabul görmüştür.[54] Ergasterion adı verilen dükkânların çoğu kiralıktı ve küçük aile işletmeleri mahiyetindeydiler. Bu mekânların yıllık kiraları on beş ile yirmi *nomismata* arası değişirdi. Tabii bu dükkânları satın almak için çok daha yüksek meblağlar ödemek gerekiyordu. Ergasterionda çalışanlar, aile bireyleri olduğu gibi, kısa dönemli sözleşmelerle işe alınan vasıflı işçiler ve köleler de olabilirdi. Bir vasıflı işçinin yıllık geliri yaklaşık 25 *nomismata* iken vasıfsız bir kölenin fiyatı 20 *nomismata*yı aşmazdı. Tabii kölelerin vasfı arttıkça fiyatları da yükselirdi. VI. yüzyılda iyi bir müzisyen köle 100 solidi ederken, bir öğretmen 200 solidiye kadar alıcı bulurdu.[55]

Bu dönem ekonomisini; devletin, toplumsal barışa zarar verecek uygulama ve eğilimlerin dizginlendiği için yer yer müdahale ettiği, ama ana hatları ile piyasanın kurallarının hâkim olduğu bir ekonomi olarak tarif edebiliriz.[56] Konstantinopolis söz konusu olduğunda Bizans'ın ticari politikasının birkaç temel unsuru vardır.

48 Stephen Reinert, "The Muslim Presence in Constantinople, 9th-15th Centuries: Some Preliminary Observations", *Studies on the Internal Diaspora of the Byzantine Empire*, ed. Helen Ahrweiler ve Angeliki E. Laiou, Washington 1998, s. 125-150.

49 S. Dov Goitein, *Mediterranean Society: The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza,* Berkeley 1967-93, c. 1, s. 46; c. 4, s. 106, 114.

50 *Constantini Porphyrogeniti imperatoris de ceremoniis aulae Byzantinae libri duo*, ed. J. Jacob Reiske, Bonn 1829, s. 607, 677-678.

51 Laiou, "Exchange and Trade", s. 725, 727, 746.

52 Kentteki sanayi üretimi, özellikle ipek sanayii için, bkz. David Jacoby, "Silk in Western Byzantium before the Fourth Crusade", *BZ*, 1991-92, c. 84-85, s. 452-500; Abdulhalik Bakır ve Pınar Ülgen, "Geç Ortaçağlarda İstanbul'un Endüstriyel Kapasitesine Dair Bir Değerlendirme", *İmparatorluk Başkentinden Kültür Başkentine İstanbul*, ed. Feridun Emecen, İstanbul 2010, s. 133-148.

53 Nicolas Oikonomides, "Entrepreneurs", *The Byzantines*, ed. Guglielmo Cavallo, Chicago 1997, s. 162-163; David Jacoby, "850 Dolaylarından 1453'e Konstantinopolis'in Ekonomisi", *Byzantion'dan İstanbul'a*, s. 95.

54 Robert Lopez, "Dollar of the Middle Ages", *The Journal of Economic History,* 1951, c. 11, sy. 3, s. 209-234; Haldon, *The Palgrave Atlas,* s. 44-45.

55 Michel Kaplan, *Bizans'ın Altınları*, çev. İhsan Batur, İstanbul 2006, s. 74; Rautman, *Daily Life*, s. 34. Fiyatlar hakında daha fazla bilgi için bkz. George Ostrogorsky, "Löhne und Preise in Byzanz", *BZ,* 1932, c. 32, s. 312-333.

56 Nicolas Oikonomides, "Uçsuz Bucaksız Bir Atölye: Zanaatkârlar ve Tüccarlar", *Konstantinopolis, 1054-1261, Hıristiyanlığın Başı, Latinlerin Avı, Yunan Başkenti,* ed. Alain Ducellier ve Michel Balard, İstanbul 2001, s. 106.

Geçmiş yüzyıllarda olduğu gibi bu dönemde de devlet, kentin en büyük tüketicisi, kent içindeki fabrikaları ve kent dışındaki toprakları ile en büyük üreticisi ve para sistemi ile ağırlık/ölçü birimleri üzerindeki denetimi ile en büyük düzenleyicisi olmaya devam etmiştir.[57] Geç Antik Çağ'da devletin vergi olarak Mısır'dan aldığı buğdayı Konstantinopolis'e gemilerle getirtmesi üzerine kurulu iaşe sistemi VII. yüzyılda ortadan kalkmış, yerini Bitinya, Trakya ve Bulgaristan'da üretilen buğdayın arz-talep dengesine dayalı olarak başkente getirilip satıldığı bir sistem almıştı. Yine de kentin beslenmesi tamamen piyasanın eline bırakılmamış, devlet gerekli denetim ve düzenlemelerle buğday piyasasını kontrol altında tutmuştur. İktidar bir yandan ekmek fiyatlarının aşırı yükseldiği durumlarda devlet topraklarında üretilen buğdayı piyasaya ucuza ya da bedavaya sürerek fiyatları düşürürken, bir yandan da vurgunculuğa meydan vermemek için ekmek fiyatındaki kâr marjını sınırlardı. Bu oran %16.66'dır (1/6).[58] Satışlarda kâr sınırlaması ekmek ile sınırlı kalmamış, her ürün için geçerli olmuştur. Bizanslılar Hristiyan öğretisinin etkisi ile satılan her ürün için "adil kâr oranı" ve "adil fiyat" kavramlarını geliştirip uygulamışlardır. Örneğin, balıkçılar bir nomisma değerindeki balık satışı başına %8 kâr edebilirlerdi.[59] Adaletli fiyat ilkesi fiyatların "gerekli miktar" üzerine çıkmasının engellenmesi için vardı ve gerekli miktar genelde piyasa koşullarına göre belirlenirdi. Dikkat edileceği üzere, Bizanslı yöneticiler fiyatların sabitlenemeyeceğini çok erken bir devirde, 301 yılında İmparator Diocletianus'un fiyatların üst limitlerini belirleyen fermanının işe yaramadığını görerek öğrenmişlerdi.[60]

Devlet, *eparkhos* adı verilen kent valisine verdiği yetkiler ve görevliler aracılığıyla tüccar ve zanaatkârların etkinliklerini denetlerdi. Bu denetimi kolaylaştırmak için kentteki çeşitli meslek grupları *systema* adı verilen meslek organizasyonlarına bölünmüş ve değişen düzeylerde denetime tâbi tutulmuştu.[61] Temelde Roma İmparatorluğu'ndaki loncalardan (*collegia*) evrilen Konstantinopolis loncaları, hem üyelerini korumak hem de devletin denetimini kolaylaştırmak için kurulmuşlardı. *Eparkhos'un Kitabı*'nda ayrıntısıyla sunulduğu gibi, X. yüzyılda başkentte fırıncı ve kasap gibi gündelik ve ucuz ürünlerle uğraşanların loncalarından ipekli ve parfüm satan tacirlerin loncalarına kadar takribi yirmi üç lonca vardı ve devletin loncalara getirdiği kısıtlamaların temel amaçları şöyleydi: 1. Lonca üyeleri arasında haksız rekabeti ve temel ihtiyaç maddelerinde vurgunu engellemek; 2. Belli tüccarların ya da bir loncanın tüm iş kolunda tekel oluşturmasını engellemek (örneğin, ipek işi ile uğraşanlar; ham ipek tüccarları, ham ipek işçileri, dokumacılar, ipek kumaş/giysi satıcıları ve "Suriye" yani İslami Yakın Doğu ipeği ithalatçıları olarak beş loncaya ayrılmışlardı); 3. Halka kaliteli mal sunmak (mum üreticilerinin balmumu içine içyağı karıştırdıkları görülmemiş şey değildi); 4. Loncaya kimin girip giremeyeceğini lonca ile beraber belirlemek (örneğin, sarraflar loncasında kişinin ödeme gücüne bakılırdı); 5. *Kekolymena* yani yasaklı ürünlerin kent dışına, özellikle yabancı memleketlerden gelen tüccarlara satılmadığını denetlemek.[62]

Bu sonuncu kısıtlamanın arkasındaki mantık, yabancı devletlerin Bizans İmparatorluğu'na üstünlük sağlamalarının önüne geçmek ve kent halkının ve sarayın gereksinimlerini öne koymaktı. Demir ve kerestenin silah ve gemi yapımında kullanılacağı gerekçesiyle yabancı ülkelere; halkın beslenmesi için gerekli tahılın ve para basımında kullanılacak altın ve gümüşün de Bizans sınırlarının dışına satılması yasaktı. Bizanslı yöneticiler bazı ürünleri pazar dolaşımından çıkarıp sadece sarayın sunduğu ürünlere yani prestij ürünlerine çevirmişlerdi. Özellikle mor rengin belli bir tonuyla (erguvan) boyanmış pahalı ipekliler sadece imparator ve ailesine tahsis edilirdi ve en fazla diplomatik hediye olarak diğer saraylara gönderilebilirdi.[63] İtalya'nın Cremona kenti başpiskoposu Liutprand, Kutsal Roma Germen Devleti İmparatoru I. Otto'nun elçisi olarak 968 yılında Konstatinopolis'e yaptığı başarısız diplomatik ziyaretten dönerken ipekli kumaşlar alır. Bizans gümrük görevlileri bu kumaşlara yasak oldukları gerekçesiyle el koyduklarında, Liutprand, Bizans kumaşlarının İtalya'da çok miktarda bulunduğunu söyleyerek durumu protesto eder. Bu hikâye, devletin kentten ihraç edilen malları denetlemede ciddi olduğunu ama aynı zamanda bunda pek de başarılı olamadığını gösterir.

57 Laiou ve Morrisson, *The Byzantine Economy*, s. 49-61.

58 Michel Kaplan, "İmparatorluğun Midesi", *Konstantinopolis: 1054-1261*, s. 99; Laiou, "Exchange and Trade", s. 701.

59 *Das Eparchenbuch Leons des Weisen*, s. 129.

60 Alexander Kazhdan, "Just Price", *Oxford Dictionary of Byzantium*, c. 2, s. 1085; Laiou ve Morrisson, *The Byzantine Economy*, s. 56-57.

61 Işın Demirkent, *Bizans Tarihi Yazıları: Makaleler-Bildiler-İncelemeler*, İstanbul 2005, s. 159-163.

62 Rice, *Bizans'ta Günlük Yaşam*, s. 148-150; Kaplan, *Bizans'ın Altınları*, s. 73-75; Oikonomides, "Uçsuz Bucaksız Bir Atölye", s. 112-114; Jacoby, "850 Dolaylarından 1453'e", s. 93-94.

63 Laiou, "Exchange and Trade", s. 718.

Konstantinopolis'in özel konumu gereği kente dışarıdan gelen tacirlerin alışveriş koşul ve süreleri sıkı kurallara bağlanmıştı. Öncelikle, Karadeniz ve Akdeniz'den gelen gemiler Abydos ve Hieron'da denetime tâbi tutulurdu. Çanakkale Boğazı'ndaki Abydos'ta ve İstanbul Boğazı'nın Karadeniz'e açıldığı yerdeki Hieron'da (Anadolu Kavağı) görevliler Konstantinopolis'e giden gemileri durdurur, yasaklı ürün taşıyıp taşımadıklarını kontrol eder ve gümrük vergilerini alırlardı.[64] Bizans'ın gözbebeğindeki ürünlerin hepsini toplayıp götürmesinler diye Rus, Batı Avrupalı ve Müslüman tacirlerin kentte kalış süreleri ve alacakları ürünler kısıtlanmıştı. Güvenlik kaygılarıyla, Ruslar kente ellişerlik gruplar hâlinde alınıyordu ve ikamet için kendilerine surların dışında bulunan Aziz Mamas Mahallesi (Dolmabahçe) tahsis edilmişti.[65] Yakın Doğu'dan gelen Müslüman, Hristiyan ve Yahudi tacirlerin kentte kalış süreleri üç ay ile sınırlanmıştı ve kendilerine suriçinde tahsis edilen bir handa (büyük olasılıkla Perama yani Tahtakale civarındaki *mitaton*da) kalırlardı; ama bu tüccarlar arasında yerleşme hakkı alıp kentte on yıldan fazla süredir ikamet edenler de vardı.[66] Tüm bu düzenlemelere karşın, kentte lonca sistemi ile düzenlenmeyen sektörlerin varlığını unutmamak gerekir. Birkaç değerli ürün dışında ticari meta üzerinde kısıtlamalar çok azdı; herkes parasını istediği gibi kullanma hakkına sahipti ve serbest bir iş gücü ve gayrimenkul piyasası vardı. Yani, Michel Kaplan'ın yazdığı gibi, "Konstantinopolis'in kent ekonomisi her şeye karşın liberal bir ekonomiydi".[67]

Görüntüdeki bu zenginliğe karşın XI. yüzyılda üst üste gelen siyasi, mali ve askerî sorunlar Bizans İmparatorluğu'nu temelden sarsmıştır. Makedon Hanedanı'nın sonunun gelmesi ile devlet yönetimine asker ya da sivil bürokrasi kökenli pek çok imparator adayı talip oluyor; bu adaylar arasında başarılı olanlar destekleyicilerine devletin mali kaynaklarını kullanarak kaynak dağıtıyorlardı. Dikkatsizce harcanan kaynaklar ancak sikkedeki altın değeri düşürülerek, yani devalüasyon yapılarak yenileniyordu.[68] Askerî açıdan ise Bizans, doğuda Selçuklu Türkleri, batıda Normanlar ve Filistin'e ilerlemek için Bizans topraklarından geçmek isteyen Haçlılar gibi zorlu düşman ve misafirlerle uğraşmak zorundaydı. Asker kökenli ve Kastamonu bölgesinin zengin bir ailesinden gelen Aleksios Komnenos'un kurduğu Komnenos Hanedanlığı mensupları XI. yüzyılın sonundan XII. yüzyılın sonuna kadar imparatorluğu bu tehlikelerden korumakla kalmamış, bir dizi reform sonucu imparatorluğa taze kan zerk etmişlerdir. Anadolu'nun kalabalık kıyı bölgelerine ve tarım ve hayvancılık için uygun topraklara sahip Balkanlar'ın tamamına sahip olan Bizans Devleti ve onun hâlâ ihtişamlı başşehri Konstantinopolis için XI ve XII. yüzyıllar iktisadi anlamda bir refah dönemi olarak tanımlanmalıdır.[69] Elimizde *Eparkhos'u Kitabı* gibi yasal belgeler olmasa da tarihî ve edebî kaynaklar bu dönemde başkentin ekonomik tarihine ışık tutar.[70] Nüfusu Geç Antik Çağ'daki rakam olan 400.000'lere tekrar ulaşmaya başlayan Konstantinopolis'te sadece Yunanca değil, neredeyse yeryüzündeki her dil duyulurdu. Bunun en güzel kanıtı XII. yüzyılda Konstantinopolis'te yaşamış şair Ioannes Tzetzes'ten gelir. Şair, başkentin sokaklarında gezinirken böbürlenerek şöyle yazar: "Beni bir İskit'in [Peçenek] yanında İskit, Latin'in [İtalyan] yanında Latin ve diğer bir halkın yanında o halktan sanabilirsiniz. Bir İskite sarıldığımda, ona 'Salamek altı, salamek altubeg.' diye yaklaşırım. Latin'e ise Latince 'Bene venesti, domine, bene venesti frater.' derim. Yani hepsiyle uygun bir dille konuşurum."[71]

Atina metropoliti Mikhael Khoniates, Konstantinopolis halkına seslenirken imparatorluğun eyaletlerindeki üretimin başkente nasıl aktığına dair bariz bir kanıt sunar: "Trakya, Makedonya ve Teselya'nın verimli ovaları artık sizi beslemiyor mu? Eubeios [Eğriboz], Phteleon, Khios [Sakız], Rodos üzüm salkımlarını sizin için ezmiyor mu?" İmparatorluğun geri kalanındakinden çok daha yüksek bir refah seviyesine sahip yüz binlerce Konstantinopolisli her gün fırınlarda iyi elenmiş, has buğdaydan yapılma "beyaz ekmek" adını verdikleri kaliteli ekmekleri alırlarken, arpa ya da baklagillerle karıştırılmış ekmeğe "pis ekmek" diyerek burun kıvırırlardı. Evlerinin bahçelerinde ya da kent içindeki bostanlarda yetişen taze meyve sebze yetmeyince, kurutulmuş ve tütsülenmiş balık yanında peynir, sebze

64 Helen Ahrweiler, "Fonctionnaires et bureaux maritimes à Byzance", *Revue des études byzantines,* 1960, c. 19, s. 239-246.

65 Shepard, "Constantinople-Gateway to the North", s. 251-253.

66 Robert Lopez, "Silk Industry in the Byzantine Empire", *Speculum,* 1945, c. 20, s. 34.

67 Kaplan, *Bizans'ın Altınları,* s. 73.

68 M. C. Morrisson, "La dévaluation de la monnaie byzantine au Xle siècle: Essai d'interpretation", *Travaux et mémories*, 1976, c. 6, s. 3-48, özellikle s. 20.

69 Harvey, "The Economy", s. 636. Ayrıntılı bilgi için, bkz. Alan Harvey, *Economic Expansion in the Byzatine Empire, 900-1200*, Cambridge 1989.

70 Magdalino, "Medieval Constantinople", s. 58-61.

71 Alexander Kazhdan ve Ann W. Epstein*, Change in Byzantine Culture in the Eleventh and Twelfth Centuries*, Berkeley 1985, s. 259-260.

ve meyve satan mahalle bakkallarından ihtiyaçlarını karşılarlardı. Et göreceli olarak pahalı olsa da, balık o kadar bol ve ucuz bulunurdu ki bazı türleri ekmekten daha ucuzdu. Karadeniz ile Marmara arasında göçen uskumru, *palymides* (palamut), kırlangıç ve barbunya gibi yerleşik balıklar fakirlerin sofrasında kendilerine her zaman yer bulurlardı. Tabii rıhtımda tezgâh kurarak kızarmış balık satan balıkçıları da unutmamak gerekir.[72] Ortalama bir Konstantinopolislinin Komnenoslar döneminde ne yediğini Theodoros Ptokhoprodromos adlı şairin fakirlikten yakındığı dizelerinde buluruz. Şair, altın iplik işçisinin kilerinin ekmek, şarap ve kurutulmuş uskumru ile dolu olduğunu ve ayakkabıcının sabahları işkembe ve Trakya bölgesinden gelen Ulah[73] peyniri yediğini iddia eder.[74]

XII. yüzyılda gerek Bizans ekonomisindeki gerekse Akdeniz ve Avrupa ticaretindeki yükseliş sonucu, Bizans ticaret ürünlerindeki çeşitlilik artıyor; tekstil, cam, seramik kap kacak gibi ürünler kendilerine hem iç hem de dış pazarlarda bol sayıda alıcı buluyordu. Aleksios Komennos tarafından ıslah edilen Bizans parası hâlâ gücünü koruyordu.[75] Bu dönem aynı zamanda İtalyan kent devletlerinin Bizans'ın iç ve dış deniz ticareti ağına girdiği bir dönemdi. X. yüzyılın sonu ve XI. yüzyılda Güneybatı İtalya'daki Amalfi kenti, Bizans'ın Avrupa ile yaptığı ticarette söz sahibiydi ve özellikle Avrupalıların iştahla tükettikleri Bizans ürünlerini batıya taşırdı. Örneğin, Konstantinopolis'te üretilen tunç kilise kapıları Amalfi üzerinden İtalya'ya satılırdı ve bu kapılardan bir tanesi hâlâ Amalfi katedralinin girişindeki duvardadır.[76] Bu kârlı ticareti kısa süre içinde Venedikliler, Pizalılar ve hemen ardından Cenevizliler ele geçirir. Adı geçen İtalyan kentleri gibi Venedik de Orta Çağ'ın başında Bizans egemenliğinde olsa da ilerleyen yüzyıllarda bağımsızlığını kazanmıştır. Venedik, Bizans Devleti ile askerî ve ekonomik ilişkilerini tümüyle koparmamış, aldığı ticari imtiyazlarıyla Bizans ticaretinde söz sahibi olmaya başlamıştır.[77] Venedik Cumhuriyeti'nin Bizans'tan aldığı ilk imtiyaz, Bizans ordularının Güney İtalya'daki seferlerine destek vermeleri karşılığında, 992 yılında Çanakkale Boğazı'na giren Venedik gemilerinden alınan otuz *nomismata*lık verginin on yedi *nomismata*ya indirilmesidir.[78] Yaklaşık bir yüzyıl sonra, Norman tehlikesine karşı İmparator Aleksios Komnenos'un Vediklilere donanma desteği karşılığında verdiği ticari ayrıcalıklar özellikle vergi alanında Venediklileri, Bizanslı yerli tacirlerle eşit konuma getirmiştir. Yabancıların vermek zorunda olduğu %10 gümrük vergisinden muaf olarak Venedikliler imparatorluğun diğer eyaletlerine de yerleşmeye başlarlar. Verdiği imtiyazları geri alamayan Aleksios'un elinden, benzer imtiyazları Piza ve Ceneviz gibi kent devletlerine vererek Venedik etkisini dengelemekten başka bir şey gelmez.

Avrupalı tacirlerin Bizans ekonomisinde giderek artan etkisinin hem olumlu hem de olumsuz etkileri olmuştu. Bir yandan artan alım gücü ve durdurulamaz tüketim isteği olan Avrupa pazarlarını Bizans malları ile dolduran İtalyan tacirler Bizans ve özellikle Konstantinopolis sanayisini canlandırmış, alışveriş hacmini büyütmüştür. Öte yandan XI. yüzyılda ve XII. yüzyılın ilk yarısında hâkim olan bu olumlu etki İtalyanların Bizans'ın iç ve dış ticaretine hâkim hâle gelmeleriyle olumsuza dönmüştür. İtalya, Levant ve Mısır'da kurdukları ticaret ağlarını Bizans'a doğu genişleten Venedik ve Cenevizliler Bizans'ta peynir ticareti gibi bazı yerel perakende sektörleri bile ele geçirmeye kalkarlar. Konstantinopolis yönetiminin ve halkının bu İtalyan hâkimiyeti karşısında tepkisi sert olmuş, 12 Mart 1171'de yetkililer, kentteki bütün Venedik yurttaşları tutuklayıp mallarına el koyarken, 1182'de halk, bütün İtalyanları hedef almış, mallarına el koyup onları kentten sürmüştür.[79]

Tüm bu gerginliklere karşın, Kentlerin Kraliçesi'nin ticaretin de kraliçesi olmaya devam ettiği yadsınamaz. XII. yüzyılın sonunda başkentte yaşayan banker ve tüccar Kalomodios örneğinde gördüğümüz gibi, bazı tüccarlar o kadar zenginlerdi ki imparatorlar bu tüccarların mallarına, sonunda başarısız olsalar da, el koymaya

72 Kaplan, "İmparatorluğun Midesi", s. 87-89, 103; Rice, *Bizans'ta Günlük Yaşam*, s. 149; Rautman, *The Byzantine Empire*, s. 94-95.

73 Güney Balkanlar'da genelde göçebelikle geçinen, kökenleri Slav akınları öncesi Romalı ya da Romalılaştırılmış Balkan yerlilerine dayanan bir halk.

74 Cyril Mango, *Bizans, Yeni Roma İmparatorluğu*, İstanbul 2008, s. 93. Bizans yemek kültürü hakkında daha fazla bilgi için, bkz. Andrew Dalby, *Bizans'ın Damak Tadı: Kokular, Şaraplar, Yemekler*, çev. Ali Özdamar, İstanbul 2004.

75 Laiou, "The Byzantine Economy: An Overview", s. 1151-1152.

76 Margaret E. Frazer, "Church Doors and the Gates of Paradise: Byzantine Bronze Doors in Italy", *Dumbarton Oaks Papers,* 1973, c. 27, s. 145–162.

77 Bizans-Venedik ilişkilerinin tarihi için, bkz. Donald M. Nicol, *Bizans ve Venedik: Diplomatik ve Kültürel İlişkiler Üzerine Bir Araştırma*, çev. Gül Güven (Çağalı), İstanbul 2000.

78 Judith Herrin, *Bizans,* s. 221.

79 Oikonomides, "Uçsuz Bucaksız Bir Atölye", s. 121, 126-127; Oikonomides, "Entrepreneurs", s. 164-165.



9- Konstantinopolis çiftçisi (Büyük Saray) (Mozaik Müzesi)

kalkışmaktan kendilerini alamamışlardı.[80] Bu yüzyıllarda kentin ticari merkezi Marmara Denizi kıyılarından iyice kuzeye kaymıştır. Bu değişimde, sayıları her geçen gün artan İtalyan tacirlerin duvarlarla çevrilmiş mahallelerini Haliç kıyısındaki bölgeye kurmalarının da etkisi vardır. Sirkeci'den Unkapanı'na uzanan bir sahil hattında sırasıyla Ceneviz, Piza, Amalfi ve Venedik mahalleleri kendilerine ait iskeleleri ile Haliç'i dev bir uluslararası limana çevirmişlerdir.[81] Konstantinopolis'in karşı yakasındaki Galata ise XI. yüzyıla gelindiğinde, 2.500'e ulaşan nüfusu ile önemli bir Yahudi mahallesi hâline dönüşmüştü ve bu Yahudilerin önemli bir kısmı ipek ticaretinden zengin olmuştu.[82] XII. yüzyılın ortalarında İspanya'dan kutsal topraklara doğru hac için yolculuk eden Yahudi tacir Tudelalı Bünyamin'in yazdığına göre, "[Yahudilerin] durumları çok kötüdür ve onlara karşı çok nefret vardır ve bu nefretin artmasında kirli sularını evlerinin önüne boşaltıp Yahudi mahallesini kirleten Yahudi debbağların [deri tabaklayanlar] payı vardır."[83] Karaköy'ün adının Karaim ya da Karayit adlı ve Konstantinopolis'te mensupları bulunan bir Yahudi mezhebinden geldiği iddia edilir.[84] Bünyamin'in Bizans'ın başkenti hakkında söyledikleri Orta Çağ'da Bizans'ın komşularının Konstantinopolis'i nasıl gördüklerinin tipik bir temsilidir:

> Babil'den [Irak], Şinar'dan [Güney Irak], İran'dan, Media'dan [Kuzey Irak], Mısır ülkesinden, Filistin'den, Rus İmparatorluğu'ndan, Macaristan'dan, Peçenek ülkesinden, Hazar Devleti'nden, ve Lombardiya ve Sefarad ülkelerinden [İspanya] her çeşit tacir buraya [Konstantinopolis'e] gelir. İşlek bir şehirdir ve her ülkeden tacir, deniz ve kara yoluyla buraya ulaşır. İslam dünyasının büyük kenti Bağdat dışında bunun gibi bir şehir yoktur.[85]

Çöküşün Başlangıcı (XIII-XV. Yüzyıllar)

XII. yüzyılın sonlarında başkentten kovulan Venediklilerin geri dönüşü Bizanslılar açısından çok acı olmuştur. Mısır'a doğru yol alan IV. Haçlı Seferi orduları, tahtından edilen Bizans İmparatoru II. Isaakios Angelos'un sürgündeki oğlu Aleksios Angelos'un daveti ve Venediklilerin ateşli desteği sayesinde Mısır yerine Bizans'ın başkentine yönelirler ve 1204 yılında Konstantinopolis'i alırlar. Venedikliler kente Haçlı orduların bir parçası olarak geri dönerler ve yeni kurulan Latin İmparatorluğu'nun (1204-1261)

80 *Nicetae Choniatae Historia*, ed. Jan Louis van Dieten, Berlin 1976, s. 522-523.

81 Bu semtler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Michel Balard, "Ele Geçirilecek Bir Pazar: Batı İstilası", *Konstantinopolis, 1054-1261,* s. 191-192. Venedik mahallesi için bkz. Aygül Ağır, *İstanbul'un Eski Venedik Yerleşimi ve Dönüşümü*, İstanbul 2009.

82 David Jacoby, "Les Quartiers juifs de Constantinople à l'époque byzantin", *Byzantion*, 1967, c. 37, s. 175-189; Jonathan Harris, *Constantinople, Capital of Byzantium*, London 2007, s. 133-135.

83 *The Itinerary of Benjamin of Tudela*, çev. M. N. Adler, Malibu 1983, s. 72.

84 P. G. İncicyan, *XVIII. Asırda İstanbul*, çev. Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1976, s. 23, 50.

85 *The Itinerary of Benjamin of Tudela*, s. 70.

ticari hayatını kontrol etmeye başlarlar.[86] Bizans İmparatorluğu'nun son yüzyıllarında, yani Bizanslıların Konstantinopolis'i Haçlıların elinden aldığı 1261 yılı ile 1453 arasında devleti Palaiologos Hanedanı yönetir.

Palaiologos Hanedanı'nın kurucusu VIII. Mikhael Palaiologos ve ardılları imparatorluğu ve başkentini canlandırmaya çalışsalar da bunda pek başarılı olamazlar.[87] Ekonomik olarak payitahtın kaderini etkileyen ve Komnenoslar dönemi sonunda yükselişe geçen eğilimler Palaiologoslar döneminde tamamlanır. İtalyan kent devletleri, Bizans'tan edindikleri ayrıcalıklar ve Akdeniz havzasında kurdukları ticaret ağının gücü sayesinde, imparatorluğun sadece dış ticaretine değil iç ticaretine de hâkim olurlar. XIV ve XV. yüzyıllarda siyaseten bir çözülme yaşayan Bizans İmparatorluğu Batı Avrupa pazarlarına ham madde sağlayıcısı konumuna düşer. Konstantinopolis artık hem malların transit geçtiği hem de yeniden dağıtıldığı bir nokta olur.[88] Örneğin, Karadeniz kıyılarının ham maddeleri İtalyan tüccarlar tarafından Konstantinopolis'e getirilir, oradan da Akdeniz'de kurdukları ticaret sistemine bağlanırdı.[89] Latin İmparatorluğu'nun ve Venediklilerin Konstantinopolis'teki hâkimiyeti sırasında, Anadolu ve Balkanlar'a kaçmış Bizanslıları destekleyen Cenevizliler başkenti terk edip Galata'ya yerleşmeye başlamışlar, 1261'de Bizanslılar kenti geri alınca da destekleri karşılığında Galata üzerindeki haklarını iyice arttırmışlardır. Cenevizliler 1303 tarihi itibarıyla Galata'nın çevresini surlarla örerler, 1349'da da Galata Kulesi'nin inşaatına başlarlar.[90] Tarihçi Nikeforos Gregoras'ın XIII. yüzyılda yazdığına göre, gençler kiliseye giderken İtalyan şapkaları giyiyorlardı.[91] Konstantinopolis'in pazarları sadece İtalyanlara ait ya da taşınmasına İtalyanların aracılık ettiği mallarla dolu değildir. "Doğu modası"nın izleri devlet adamı Theodore Metokhites'in XIV. yüzyılın başında restorasyonunu yaptırdığı Kariye Kilisesi'ndeki mozaik portresinde görülür. Metokhites, Osmanlı usulü işlemeli bir kaftan ve beyaz bir kavuk giyer hâlde resmedilmiştir.

Konstantinopolis'in ticari hayatının büyük kısmı, özellikle dış ticareti, İtalyanların hâkimiyetine girse de perakende satışta yerli tüccarları görmek mümkündür. Ayrıca kentte hâlâ kayda değer miktarda servete sahip Bizanslı vardı ve bu serveti ticaretten yapmışlardı. Bu tacirlerin önemli bir kısmı Erken ve Orta Bizans dönemlerinde ticareti küçümseyen aristokratlar sınıfındandılar. Değişen koşullar aristokratları bütün servetlerini toprağa yatırmak yerine ticarete yönlendirmelerine neden olmuştu.[92] Üstelik kentin ticaret merkezi, Palaiologoslar döneminde de değişmez. Yaklaşık bin yıldır zanaat ve ticaretin gerçekleştirildiği Haliç kıyısındaki Strategion bölgesi (Sirkeci), Konstantinos ve Theodosios meydanları bölgesi (Çemberlitaş-Beyazıt) ve bu bölgeler arasında uzanan mahalleler imparatorluğun son 200 yılında da merkez olmayı sürdürürler. Bu geç dönemdeki tek ciddi değişiklik, biraz da İtalyan tacirlerin ön ayak olmasıyla, sadece Strategion'un değil bütün Haliç'in büyük bir ticaret limanına dönüşmesidir.[93] XIV. yüzyılın sonunda Rus hacılarının vurguladığı üzere, bugünkü Mısır Çarşısı'nın olduğu yerin önünde Galata'ya giden gemilerin bulunduğu Basilike Pazarı vardı. Kastilya kralının ve Papalığın elçisi olarak Timur'un sarayına giderken 1403'te Konstantinopolis'te konaklayan Ruy González de Clavijo'nun ifadesiyle, Strategion bölgesi ve doğusu "kentin ticaret mahallesidir."[94] Haliç kıyısındaki Strategion (Sirkeci-Eminönü) ile Konstantinos ve Theodosios meydanları (Çemberlitaş-Beyazıt) tıpkı Bizans döneminde oluğu gibi Osmanlı döneminde de önemli bir ticari nokta olmuştur. Basilike Pazarı'ndan güneye doğru inen Makros Embolos (Uzun Çarşı Caddesi) adlı ünlü Bizans yolunun Mese ile (Divanyolu/Yeniçeriler Caddesi) kesiştiği yerde Fatih Sultan Mehmed'in kurdurduğu Kapalıçarşı ve çok sayıda Osmanlı dönemi hanı olması bir rastlantı olamaz.[95]

Bizans'ın son yüzyıllarında devletin ekonomi üzerindeki denetimi neredeyse yok denecek kadar azdı.

86 David Jacoby, "The Economy of Latin Constantinople, 1204-1261", *Urbs capta: La quatrième croisade et ses conséquences*, ed. Angeliki Laiou, Paris 2005, s. 195-214.

87 Palaiologos dönemi için, bkz. Donald M. Nicol, *Bizans'ın Son Yüzyılları (1261- 1453)*, çev. B. Umar, İstanbul 1999.

88 Jacoby, "850 Dolaylarından 1453'e", s. 99-100.

89 Angeliki E. Laiou-Thomadakis, "The Byzantine Economy in the Mediterranean Trade System: Thirteenth and Fifteenth Centuries", *Dumbarton Oaks Papers*, 1980-81, c. 34-35, s. 179, 184; Oikonomides, "Uçsuz Bucaksız Bir Atölye", s. 129.

90 Kuban, *İstanbul: Bir Kent Tarihi*, s. 172-173; Semavi Eyice, *Galata ve Kulesi*, İstanbul 1969.

91 Laiou-Thomadakis, "The Byzantine Economy in the Mediterranean Trade System", s. 186.

92 Laiou ve Morrisson, *The Byzantine Economy*, s. 212-213; Angeliki E. Laiou, "The Byzantine Aristocracy in the Palaeologan Period: A Story of Arrested Development", *Viator,* 1973, c. 4, s. 131-151; Nevra Necipoğlu, *Byzantium between the Ottomans and the Latins: Politics and Society in the Late Empire,* Cambridge 2009, s. 193-195, 231; Oikonomides, "Entrepreneurs", s. 169.

93 M. M. Mango, "The Commercial Map of Constantinople", s. 205.

94 George Majeska, *Russian Travelers to Constantinople in the Fourteenth and Fifteenth Centuries*, Washington 1984, s. 140, 353-354; Clavijo için ayrıca bkz. s. 354.

95 M. M. Mango, "The Commercial Map of Constantinople", s. 206.

Yaptıkları ticaret için Bizans Devleti'ne herhangi bir vergi vermeyen Cenevizliler, ticareti Galata'ya yönlendirerek aldıkları gümrük vergisi miktarını yılda 200.000 altın sikkeye çıkarırlarken, Konstantinopolis'in payına düşen yıllık 30.000 altın sikke idi.[96] Gümrük vergisi gelirinin verilen imtiyazlarla neredeyse sıfırlandığını gören İmparator VI. Ioannes Kantakuzenos, bu gidişatı durdurmaya çalışır ve 1348'de yerli tüccarların ödeyeceği gümrük vergilerini İtalyanlarla rekabet edebilsinler diye %2'ye indirip İtalyanların alıp sattıkları ürünler için özel gümrük tarifesi koyar. İtalyanların bu önlemlere tepkisi sert olur ve askerî tehditler karşısında Kantakuzenos geri adım atar.[97] Devletin ticari gelirler üzerindeki denetimi azalırken, kentin üretim ve ticaret hayatının organizasyonu üzerindeki denetimi de giderek yok olmuştur.

Devletin rolü yanında Bizans ekonomisi ile ilgili ikinci büyük bir tartışma da Bizanslıların ticaret faaliyetine genel yaklaşımı üzerinedir. Pek çok alanda olduğu gibi, ticarete yaklaşım konusunda da Bizans Roma İmparatorluğu'nun vârisidir. Paradan para kazanmayı ya da bir şey üretmek yerine üretilmiş bir şeyi birinden alıp diğerine satarak para kazanmayı ahlak dışı ve kirli bir eylem olarak gören Roma ve Bizanslılar için asıl ve saygın gelir kaynağı ya toprağı işlemekten gelen kazançtı ya gayrimenkul mülkiyetiydi ya da saraydaki konumdu. Tacirler, bankacılar ve tefeciler yazılı kaynaklarda hor görülmüş, sanatta cehennem işkencelerine maruz kalan kişiler olarak temsil edilmişlerdir.[98] Bizans ileri gelenlerinin ticarete yaklaşımının en geleneksel örneği IX. yüzyılın başından İmparator Teofilos'un Bukeleon Sarayı'nın limanına yanaşan ticaret gemisine verdiği tepkide görülebilir. Rivayete göre, geminin, karısı İmparatoriçe Theodora ile ilintili olduğunu öğrenince, tüm kargosunu yaktırmıştır.[99] Benzer şekilde Teofilos'tan yaklaşık yüzyıl sonra yaşamış olan İmparator VI. Leon da kâr peşinde koşmayı aşağılamış, "Düşmanlarımıza boyun eğdirmede kâr devletimizin amacı değildir."[100] demiştir. Daha önce belirtildiği üzere, Bizans'ın iç ve dış ticaretinin yükselişe geçtiği XI. yüzyılda bazı zengin tüccarlar senatoya girme hakkı kazanırlar ve imparatorluğun son yüzyılında Bizanslı soylular ticaret hayatına girerler, ama yazılı kaynaklarda ticaret hakkında olumlu görüşler bulmak hâlâ oldukça zordur. Bunun nedeni Bizanslıların ticaretle ilgili olumsuz görüşlerinin istikrarlı bir şekilde aynı kalmasından çok, yazılı kaynakların geçmişten gelen görüşleri gelecek nesillere muhafazakâr bir refleks ile aktarmaları olabilir.

Kısacası, Balkanlar'ın Anadolu'ya kavuştuğu noktada kurulu olan bu kent, erken dönemlerde stratejik konumunun getirdiği avantajlardan faydalanan orta hâlli bir ticaret merkezi işlevi görürken, Bizans İmparatorluğu döneminde dünyanın en büyük metropollerinden birine dönüşmüştür. Kent, devlete ait fabrikalar ve özel sektörün elindeki atölyelerin gösterdiği gibi ciddi bir üretim merkeziyken aynı zamanda geniş nüfusun ve lüks tüketim ürünlerini almaya gücü yeten zengin bir sınıfın varlığından ötürü imparatorluğun en önemli tüketim merkeziydi. Konstantinopolis'in imparatorluğun sınırları dışından gelen ürünler için önemli bir transit bölgesi işlevi gördüğünü de unutmamak gerekir. Örneğin, Yakın Doğu'dan gelen biber, Bulgar Krallığı'na Konstantinopolis üzerinden aktarılırdı. 1.100 yılı aşan bir süre boyunca Doğu Roma İmparatorluğu'na başkentlik etmiş Konstantinopolis'in ekonomik ve ticari değişimler şaşırtıcıdır. VII. yüzyılda yok oluşun eşiğinden dönen başkent, XI. yüzyıla gelindiğinde Akdeniz'in en önemli ticaret merkezi konumuna gelir. Orta Bizans döneminde ticaret asil bir insanın ilgilenmeyeceği bir alan olarak görülürken, ilerleyen yüzyıllarda aristokratlar bile ticari girişimlerden uzak durmamışlardır. Bizans İmparatorluğu ve onun kraliçesi Konstantinopolis, içten ve dıştan gelen değişim rüzgârlarına şaşırtıcı bir şekilde uyum sağlayarak 1.000 yılı aşkın bir süre ayakta kalmayı başarmış, VII. yüzyıl krizi ve 1204 Haçlı felaketi gibi zorlukların üstesinden gelerek deyim yerindeyse küllerinden yeniden doğmuştur. Bu başarının temelinde uyum yeteneği olduğu kadar, imparatorluğun Tanrı'nın cennetteki krallığının bu dünyadaki değişmez yansıması olduğuna dair inanç da yatar. Bu inancın bir parçası olarak, Bizans yazılı kaynakları bile değişmez, neredeyse zaman-dışı bir dünya görüşünü yorulmaksızın tekrarlar. Geleneğe olan bu yıkılmaz bağlılık Bizans için bazen bir kurtarıcı işlevi görürken diğer zamanlarda Osmanlılar ve Avrupalılar gibi dış güçler karşısında kendini yenilemesi önünde bir engel olmuştur.

96 Harris, *Constantinople*, s. 177.

97 Oikonomides, "Entrepreneurs", s. 167.

98 M. M. Mango, "Commerce", s. 163.

99 *Theophanes Continuatus: Ioannes Cameniata, Symeon Magister, Georgius Monachus*, ed. Immmanuel Bekker, Bonn 1838, s. 88-89.

100 Alexander Kazhdan, "Profit", *Oxford Dictionary of Byzantium*, c. 3, s. 1727.

BİZANS KONSTANTİNOPOLİS'İNİN SU TEDARİK SİSTEMİ*

JAMES CROW**
ÇEV. AHMET AYDOĞAN-TURHAN KAÇAR

Konstantinos'tan Herakleios'a Yeni Roma'nın Suları

Son yirmi yıl içerisinde yapılan araştırmalar, Konstantinopolis'in (Konstantinos'un şehri) kurulmasından sonra gelişen geç Roma su tedarik sisteminin karmaşıklığını ve büyüklüğünü ortaya koymaktadır. Bu sistem, erken V. yüzyılda II. Theodosios döneminde, Belgrat Ormanlarında eskiden var olanlarla birlikte uzunluğu şimdilerde 494 km tahmin edilen bir kanallar ağıydı ve günümüzde "en uzun Roma su tedarik hattı" olarak anılmayı hak etmektedir.[1] Pek çok Eski Çağ kentinin tersine, Konstantinopolis büyük bir nehir üzerine inşa edilmedi. Kenti üç tarafından çevreleyen denizler, mükemmel bir savunma konumu, ticaret ve ithalat için iyi ulaşım imkânları ve balıkçılık için uygun şartlar sağlıyordu. Ancak imparatorluğun diğer başkenti Roma'nın sahip olduğu su kaynakları çeşitliliğiyle karşılaştırıldığı zaman, yeni başkent taze içme suyu bakımından büyük bir yetersizlikle karşı karşıyaydı. MS II. yüzyılın başlarında İmparator Hadrianus (117-138), Konstantinos'un başkentinin selefi Byzantion kenti için büyük bir su kemeri inşasına mali destek sağlamıştı. Onun inşa ettirdiği bu kemer, Belgrat Ormanlarında bulunan kaynakların sularını Byzantion'a taşıyordu. Belgrat Ormanlarının içerisinde yer alan bu bölge, daha sonra Bizans ve Osmanlı dönemlerinde de kullanıldı ve geliştirildi. Başlangıçta mevcut su kanalları, yeni Büyük Saray dâhil kentin su ihtiyacını karşılıyordu, fakat kentsel alan, Konstantinos Forumu'nun (Çemberlitaş) batısındaki tepelere ve Konstantinos'un mozolesinin bulunduğu Havariyyun Kilisesi'ne (bugün Fatih Camii civarı) doğru genişledikçe, yüksek irtifalı yeni su kaynakları ihtiyacı ortaya çıktı. Eski Çağ dünyasında ve XIX. yüzyıla kadar uzun mesafelerden boru hatlarıyla su taşıma işlemi ancak yer çekimi gücüyle yapılabiliyordu. Onun için, suyun sevk edileceği noktadan daha yüksekte yer alan su kaynaklarını veya muhtemel nehirleri bulmak ve bunların gerekli su yükünü taşıyacak yeter yükseklikte olmasını sağlamak zorunluydu.

Bu bölüm, bin yıllık Bizans su mühendisliği sisteminin ana parçalarının tarihsel bir özetini sunacak ve Trakya'daki su sağlamaya ilişkin büyük çalışmaların yanı sıra, kent içinde su dağıtım ve muhafazasına ilişkin verilerin durumunu değerlendirecektir. Konstantinopolis'in yeni kentin mahalleleri Konstantinos surlarına ve daha sonra Theodosios'un inşa ettirdiği yeni surlara doğru genişledikçe, surlarla tanımlanan fiziki alan ve kıyı, Roma dışındaki bütün diğer Eski Çağ kentlerinden daha büyüktü.[2] Kentin gelişiminin bir kronolojisini vermeye kalkışmanın önündeki bir problem, Konstantinopolis kent tarihi hakkında farklı dönemlere tarihlenen çeşitli yazılardır. Bunlar da çoğunlukla ya oldukça aynı ya da birbiriyle çelişen anlatılar sunmaktadırlar. Mesela, X. yüzyılda derlenen *Patria* adlı eserde kentin kuruluşunun ilk yüzyıllarıyla ilgili hemen her şey Konstantinos'a atfedilmektedir. Bu durum, su şebeke sisteminin tarihi için de geçerlidir. Gelişen kentsel altyapının bu anahtar parçasının önemini, IV. yüzyılda yaşamış hatip Themistius, Konstantinos ve oğlu II. Konstantios gibi ilk imparatorların kamu yapıları ve heykellerle kenti süsleyerek çok şey kattıklarını ancak kentin "altın kemerli fakat susuzluktan ölmekte olduğu" özlü sözüyle yorumlamaktadır.[3] Yeni su kemeri, genişleyen

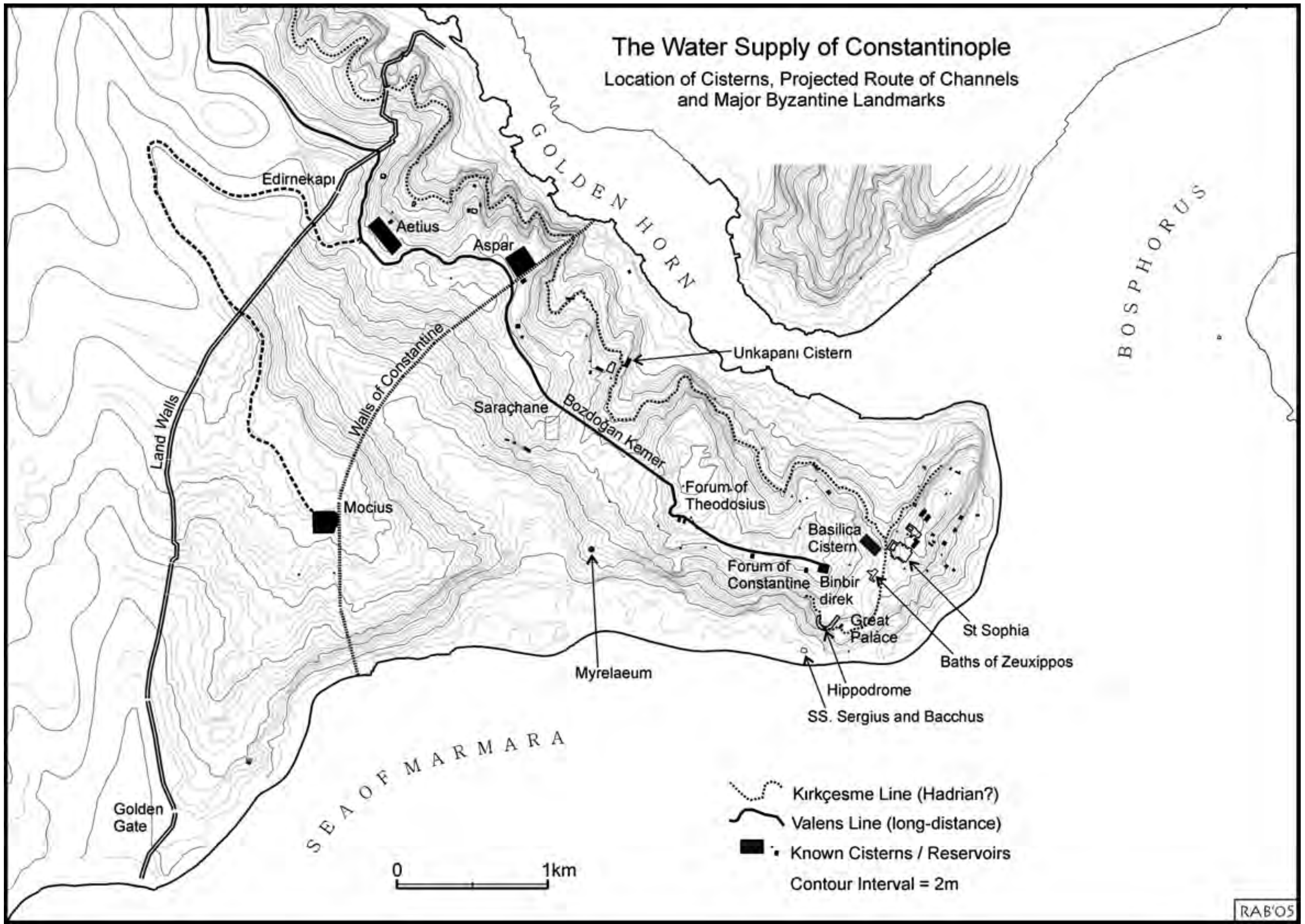
* Bu yazıda yer alan bütün planlar ve diyagramlar Dr. Richard Bayliss tarafından hazırlandı ve çizildi.

** Edinburgh Üniversitesi

1 Crow *et al.*, 2008; K. Çeçen, *The Longest Roman Water Supply Line* (1996).

2 Ward-Perkins, 2012.

3 *Orationes* XI.151a



1- Konstantinopolis'te sarnıçların ve su kanallarının konumlarını gösteren harita (Richard Bayliss)

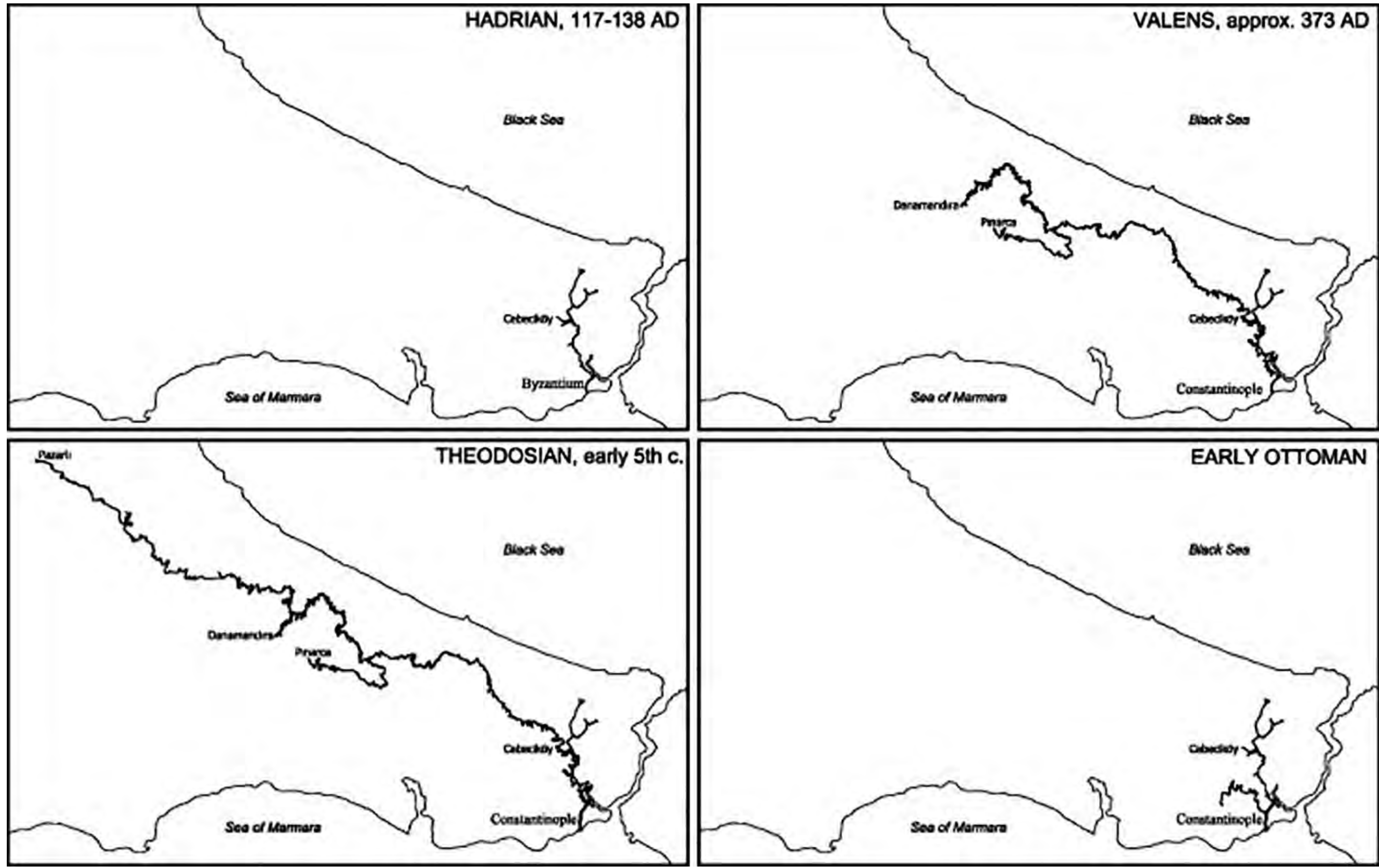
kentin altyapısının hayati öneme sahip bir ihtiyacıydı. Çalışmalar, batıda yeni suların beraberinde "Trakya çeşmelerinin" ortaya çıkışıyla ancak 373 yılında tamamlanacaktı. Themistius'un ilk söylevlerinin birisinde, II. Konstantios'un 357 yılında yeni su kaynakları araştırmak için mimarlar görevlendirdiği ifade edilmektedir. Bu durum, yeni yüksek düzeyli su şebeke sisteminin tamamlanması için yirmi yıldan biraz daha az bir zaman harcandığını ortaya koymaktadır.

Yeni Su Kanalları

Erken Bizans kentinin su ihtiyacı İmparator Hadrianus tarafından inşa ettirilen kanallarla sağlanıyordu. Bu kanalların, Haliç'in üzerindeki tepeler boyunca deniz seviyesinden yaklaşık 35 m yükseklikte kentin kuzey yanından aktığını tahmin edebiliyoruz (Figür 1). Bu kanalların hattı muhtemelen, Cebeciköy'den ve Belgrat Ormanlarından Osmanlı dönemindeki Kırkçeşme kanal sistemine çok benzerdi. Yeni kente ilişkin bilgilerimizin çoğu, 430 yılı civarına tarihlenen ve kentin bölgelerinin ve başlıca yapılarının listesini veren Notitia Urbis'ten gelmektedir.[4] Bu kaynağa dayanarak Hadrianus'un kanallarının kentin aşağı bölgelerinde, toplam dokuz *thermae*nin (halka açık hamam) altısına, büyük bir sarnıca, iki *nympheae*ye (halka açık çeşme) ve bütün kentte bulunan 156 *balnea*nın (banyo) toplamda doksan sekizine su sağlayabildiğini tahmin edebiliyoruz.

IV. yüzyılın ortalarında Trakya'dan gelen uzun mesafe su şebeke sisteminin ilk aşamasında, deniz seviyesinden yaklaşık 56-57 m yükseklikte yeni kanallar artık kente girebiliyordu. Daha büyük bir yüksekliğe ulaşmak için tepelerden uzak kaynaklar ve Trakya ormanları, gittikçe büyüyen başkentin yeni

4 Matthews 2012.



2- Konstantinopolis su kanalları

su kanallarını besliyordu (Figure 2). MS 373 yılına gelindiğinde Danamandra ve Pınarca'daki büyük kaynaklardan su getiren ilk kanal ve köprü hattı tamamlanmıştı. Toplamda 268 km uzunluğunda olan bu hatta, ortalamanın üzerinde tek sıra kemerlerden iki sıralılara kadar değişen boyutlarda tahmini 130 yeni köprü vardı. Kapalı su kanallarının tamamı, harçlı taş bloklardan, 1 m genişliğinde ve 1.6 m. yüksekliğinde tonoz çatılı olarak inşa ediliyordu. Kent içinde, seksen yedi kemerli ve 971 m uzunluktaki yeni köprü olan Bozdoğan Kemeri'nin (veya Valens Su Kemeri, *aqueductus*) Roma dünyasının en uzun su kemerlerinden birisi olduğu kabul edilmektedir (Figür 3). Bu kemer, su kanalını dördüncü tepeden üçüncüye ve -hiçbir iz kalmasa da- bugünkü Beyazıt Meydanı'ndaki büyük bir çeşmeye ve havuza getiriyordu. Burada toplanan sular, Konstantinos Forumu'na (bugün Çemberlitaş) doğru yeni kentin daha yüksek kısımlarına dağıtılabiliyordu.

Fakat bu yeterli değildi ve muhtemelen 400 yılı civarında veya bundan kısa bir süre sonra (yaklaşık aynı dönemde Theodosios kara surlarının yapım işi başladığı için), su dağıtım sisteminin, daha batıya doğru Binkılıç, Ergene ve Vize taraflarının kaynaklarını kapsayacak şekilde genişletilmesine karar verildi. Bu yeni kaynakların kente mesafesi yaklaşık 130 km idi ve 450 yılı civarında su şebekesinin ikinci aşaması tamamlanıncaya kadar, bütün kemerli su kanallarının toplam uzunluğu (Hadrianus dönemi su nakil hattı da dâhil) 494 km'yi bulmuştu. Bu rakam imparatorluğun eski başkenti Roma'nın alt yüz yılda inşa edilen bütün su kemerleriyle karşılaştırılabilir. 2 m yüksekliğinde ve 1.6 m genişliğinde olan bu yeni kanallar ilk aşamada inşa edilenlerden daha büyüktü. Su şebeke hattı boyunca bulunan dik yamaçlar ve derin vadilerden dolayı, kanalların güzergâhı çoğunlukla çok kıvrımlıydı ve suyun akışının doğru meylini bulmak amacıyla dar vadilere ve derelere girip çıkmak için mühendisler yolları büktüler. İlk aşamada inşa edilen köprülerin çoğu, ikinci aşamanın yeni kanallarının bir parçası yerine koyuldu. Bunların en azametlisi ve en genişi Gümüşpınar yakınlarında bulunan Kurşunlugerme'deki büyük köprüdür. Derin bir ağaçlı vadiye yerleştirilmiş olan köprü üç aşamada 30 m'den fazla yükselmektedir. Mermer görünümlü kristalli kireç taşından inşa edilen köprü, temel taşlar üzerine yerleştirilmiş bir



3- Valens/Bozdoğan Su Kemeri

dizi Hristiyan sembollerle süslenmiş ve diğer önemli yapısal noktalar, depremlerin yıkıcı etkisine karşı korunmak niyetiyle yerleştirilmiştir. Diğer beş köprü, boyutta ve ihtişamda Kurşunlugerme'dekiyle mukayese edilebilmektedir ve aynı zamanda başka pek çok daha küçük köprü inşa edilmiştir. Kentin içindeki ve dışındaki bu köprüler, Roma dünyasının herhangi bir yerinde ayakta kalan yapıların en etkileyicileri arasındadır.

Kentte Su Dağıtımı

Frontinus'un Roma için hazırladığı *De aquaeductu urbis Romae*'ye benzer bir teknik el kitabı Konstantinopolis için hazırlanmamıştır. Yine de Theodosios ve Iustinianos kanunnamelerinde toplanmış olan birbirini takip eden bir dizi imparatorluk emirnamesi, Bizans başkentinin su şebekesinin bakımı ve yönetimi için değerli veriler sağlamaktadır. II. Theodosios yönetiminden itibaren muhtemelen yaklaşık olarak 440-441 yılına tarihlenen bir emirname, Hadrianus Su Kemeri'nin getirdiği suların sadece kamu hamamlarında ve imparatorluk sarayında kullanılacağını ifade etmekte ve hanelerde veya tarımsal sulamada kullanılma izinlerini iptal etmektedir.[5] Bu yasanın ima ettiği, sonraki metinlerin "kentin su kemeri" olarak atıf yaptığı ve o dönemde Vize'ye kadar ulaşmış olan yüksek seviyeli su kemeri, ailelerin, çok sayıdaki özel hamamın, yüksek düzeydeki kamusal hamamların ve yukarıda not edilen sarnıçların talepleri için esas kaynak olduğudur. Bir dizi kanun maddesi, kent dışında tarımsal sulama için su hırsızlığı problemlerine atıf yapmaktadır ve muhtemelen bu emirnameler gittikçe artan kent içi taleplere cevap veriyordu. Bu yüksek kanallar muhakkak kentin batısında Konstantinos surları hattının ötesinde yer alan üç büyük açık su deposunu da besliyordu (Figür 1).

Kazılarda veya inşaat çalışmalarında kent içi dağıtım kanallarının kalıntılarıyla nadiren karşılaşılmaktadır. Eski kentin merkezî caddesi altında geniş çaplı taş boruların olduğu bilinmektedir ve bunların örnekleri İstanbul Arkeoloji Müzesi'nde bulunmaktadır.[6] Şehir içi kanal hatları kesin olarak bilinmemekle birlikte, suların kente yaklaşık olarak nereden girdiğini ve Bozdoğan Kemeri boyunca bulunan yüksek düzeyli kanalların belirlenmiş sabit noktalarını dikkate alarak, her km'de 1 m farazi bir düzenli meyle bağlı olarak bazı büyük kanalların nasıl devam ettiğini tespit edebiliyoruz. Yüksek düzeyli kanallar kente Edirnekapı'nın kuzeyinde yaklaşık 59 m yükseklikte bir noktadan, Hadrianus'un inşa ettirdiği daha düşük hat ise, yaklaşık 35 m yükseklikte Eğrikapı'nın hemen kuzeyinden şehre giriyordu.[7] Yukarı kanal için öngörülen rota, Aetios ve Aspar su haznelerinin bilinen konumlarının yakınından geçiyor ve güneye *Forum Tauri*'ye (Beyazıt Meydanı) doğru dönmeden önce Valens Su Kemeri'ni aşmak için doğru yüksekliği muhafaza ediyor, kentin ana sütunlu caddesi *Mese* hattı boyunca ilerleyerek nihayet ikinci tepenin çıkıntısı üzerindeki Binbirdirek Sarnıcı'nda sona eriyordu. Bu hattın uzağında fakat 35 m yükseklikte yer alan diğer havuzlar kümesi de mutlaka bu yükseklikte bir kanal tarafından besleniyordu. Fethiye Camii

5 *Cod. Just*. 11.43.6; Crow, 2012b: 42.

6 Müller-Wiener, 1977: Figs. 303, 305

7 Figure 1; Crow *et al.*, 2008

(Pammakaristos) etrafındaki sarnıçlar ve Nurosmaniye Camii yakınındaki Büyük Valide Han'ın etrafındaki kümelenme bunlar arasındadır.

Suların Depolanması

Kentteki sarnıçlar üzerine son zamanlarda yapılan bir araştırma, kent içinde 160 sarnıcı belgelemektedir,[8] ancak bunlar muhtemelen esas rakamın küçük bir kısmıydı. Bu ve daha önceki çalışmalardan, sarnıçların Bizans kentinin yaşamı boyunca inşa edildiği ve bu faaliyetlere Osmanlılar döneminde de devam edildiği ve sarnıçların kendi başına Bizans dönemine tarihlenen çok sayıda yapıyı temsil ettiği anlaşılmaktadır. Bazıları, depolama ve dağıtım için büyük kamu rezervleriydi, fakat bir kısmının özel kullanıma tahsis edilmiş olması muhtemeldir. Bazı küçük sarnıçların ne dereceye kadar daha kapsamlı bir su şebeke ağının parçasını oluşturduğu ya da bu küçük sarnıçların kiliselerin veya diğer yapıların çatıları vasıtasıyla topladıkları yağmur suyu biriktirmenin münferit bir yolu mu olduğu tam olarak anlaşılmamaktadır. Yağmur suyu biriktirme alışkanlığı Akdeniz'in güney ve doğu kısımlarında ve Yakın Doğu'da yaygın olarak bilinmektedir.

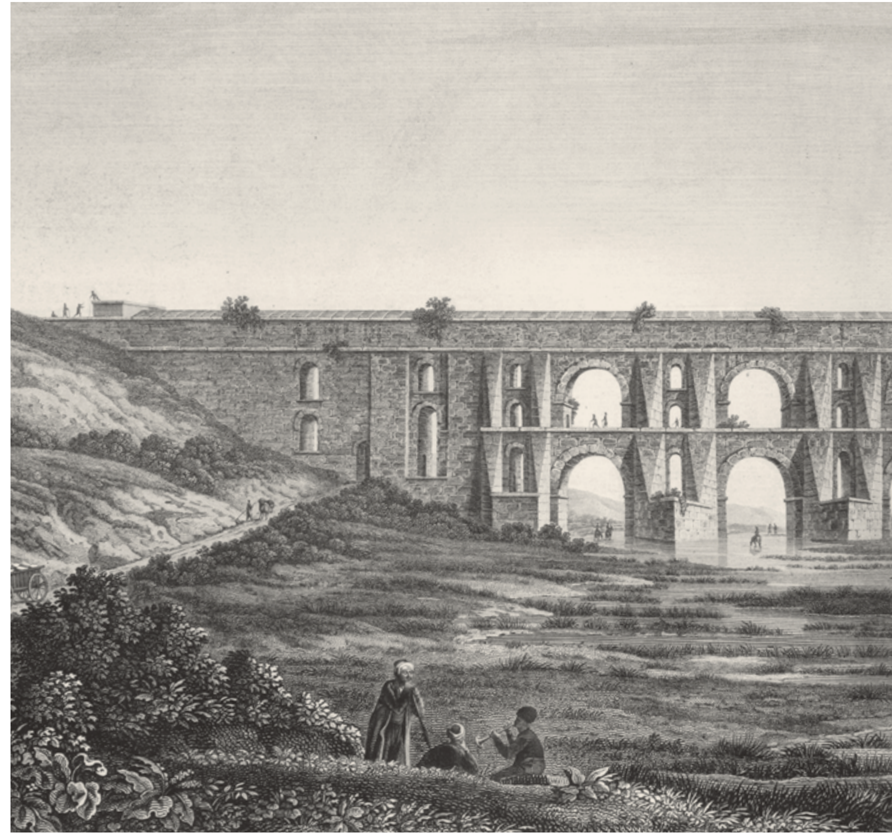
Kentsel bağlamda Roma dönemi sarnıçları en yaygın olarak Kuzey Afrika ve doğu eyaletlerinde bulunmaktaydı, Roma kentinde ise en büyük sarnıçlar büyük imparatorluk *thermae*sinin su haznesi olarak hizmet veriyorlardı.[9] Yeni Konstantinopolis kentinde yatırımın ölçüsü çok daha büyüktü ve bu kısmen de Tuna ötesinden gelen barbar halkların yarattığı güvensizliğe karşı bir tedbirdi. Pek çok su kaynağının toplandığı karstik kireçtaşı su toplama havzaları gibi başka yerel faktörler de vardı ve bunun anlamı suyun yıl boyunca düzensiz akışı ve diğer zamanlarda depolamayı sürdürme ihtiyacıydı.[10] Bu prensip ilk olarak Prokopios'un, Iustinianos'un inşa ettirdiği Bazilika Sarnıcı (Yerebatan Sarayı) hakkındaki anlatısında ileri sürülmektedir ve ana açık su haznelerinin ve büyük kapalı sarnıçların devasa boyutunu açıklamaya yardımcı olmaktadır. Bu türe örnek bir başka yapı ise, kalabalık bir kentsel alan içerisinde çok geniş yeni bir su haznesi ihtiyacını karşılamak için yapılan Binbirdirek Sarnıcı'dır. Yapının sütun başlıklarından tahmin edilen tabana kadar derinliği 11.9 m idi.[11] Hâlbuki Yerebatan

8 Altuğ 2012, 2013.

9 Wilson 2008; Crow *et al.*, 2008.

10 Bono *et al.*, 2001

11 Forchheimer ve Strzygowski, 1893: 56–7.



4- Iustinianos Su Kemeri (Melling)

Sarnıcı mevcut bir kamu binasının geniş avlusu içerisine inşa edilmiştir. Bu iki yapı da Anastasios ve Iustinianos dönemlerine tarihlenmektedir. Bu yapılar, kalabalık modern kentlerdeki yer altı araç parkları gibi alan probleminden doğmuştur ve yoğun nüfuslu bir VI. yüzyıl kentinin emlak fiyatlarının da bir göstergesidir. Potansiyel kübik kapasiteleri bakımından, bunlar Eski Çağ dünyasının bilinen en büyük iki kapalı sarnıcıydı ve Roma dönemi İtalya'sından günümüze ulaşan en geniş sarnıçlardan da çok daha büyüktüler. Kamuya açık su çeşmeleri ise daha az bilinmektedir.

Konstantinopolis'teki sarnıçların kronolojisi belirsizliğini korumaktadır. Metinlerden bilinen IV veya erken V. yüzyıla ait temel yapıların hiçbirisi, kesin olarak tespit edilebilmiş değildir, fakat sütunlarla desteklenen tuğla tonozlu ve sadece tonozlarının değil çoğunlukla sütun başlıklarında ayrıntılı süslemeleri olan sarnıç modelleri bütün kentte standart olacaktı. Bugün Türkler Yerebatan Sarayı'nın "Disneylandvari" turistik manzarasıyla övünmeseler bile, bu karanlık zarif iç bölüm büyüleyiciliğini korumaktadır. Buna karşın, Misenum'daki Piscina Mirabilis gibi en büyük Roma sarnıçları bile esas olarak pratik kullanıma dönük yapılardı. Yunan ve Helenistik dünyanın daha küçük, aile içi kullanıma mahsus kayaya oyulmuş sarnıçlarının çatı yüzeylerine kıyasla, Romalıların tonoz ve kemer





5- Konstantinopolis'te kullanılan yol ağzı su dağıtım elemanı (istavroz) (İstanbul Arkeoloji Müzesi)



6- Konstantinopolis'te kullanılan yazıtlı su boruları (İstanbul Arkeoloji Müzesi)

inşa etme yetenekleri çok daha ileri çatı alanları inşa etmelerini sağladı, fakat bunlar kasvetli ve sönük kalmaya devam ediyordu. Modern insanların nazarında Konstantinopolis'in Bizans sarnıçları, kaideler, sütunlar ve sütun başlıkları üzerindeki görünüşte ağdalı ve gizemli bir detaycılığı temsil etmektedir. Bunların bazıları çok büyük ihtimalle yeniden kullanılan malzemelerdi, fakat kullanılan diğer sütun başlıkları doğrudan Prokennesos mermer ocaklarından getiriliyordu, mermerlerin bir kısmı tamamlanmış, bir kısmı ise kabaca yontulup bırakılmıştır. Yukarıda büyüyen kentin ayakta kalmasına yardımcı olan, gelişen su şebekesinin tonozlarını, bu mermerler destekliyordu.

Eski gözlemciler Konstantinopolis'te görülen sarnıçların biçimlerini, İskenderiye'den bilinen çok yaygın sarnıç ağıyla irtibatlandırmış ve sarnıç yapımının oradan etkilendiği yorumunu yapmışlardı.[12] Ne var ki, son dönemlerde yapılan çalışmalar, iki sıra sütunlu İskenderiye sarnıçlarının tarihlendirme olarak Roma veya Bizans dönemine değil, İslamî döneme ait olduğunu göstermiştir. Suriye ve Filistin gibi başka yerlerde sarnıç modelleri standart Roma şeklini izliyordu ki, daha sonra Dara ve Refasa'da inşa edilen Anastasios döneminin etkileyici sarnıçları da buna dâhildir. Bir istisna Efes'te bulunabilir. Modern Selçuk kasabasında son dönemde kazısı yapılmış bir Geç Antik Çağ sarnıcı, artık tahrip olmuş tonozunu destekleyen II. yüzyıla ait malzemenin yeniden kullanılmasıyla elde edilen iki sıralı sütunları ve sütun başlıkları, sarnıç inşasında Konstantinopolis modelinin açık bir örneğini sunmaktadır.[13]

Su şebeke sisteminin her iki aşamasının inşaat çapı devasaydı ve Eski Çağ dünyasının büyük altyapı projelerinin çoğundan daha büyüktü. Harç sıvalar ve diğer yapı malzemeleri üzerine yapılan en son analiz, köprü ve kanalların inşası için 2.500.000 m3 taşa ihtiyaç olduğunu tahmin etmektedir. Bakış açımızı şöyle oluşturursak; bu miktarda bir taş için, standart bir futbol sahası büyüklüğünde bir alanın 350 m derinliğinde (Eyfel Kulesi'nden 50 m daha fazla) kazılması gerekiyordu. Bunun anlamı, Büyük Giza

12 Forchheimer ve Strzygowski, 1893: 202–4

13 Wiplinger, 2011: Fig. 18



7- Binbirdirek Sarnıcı (Hagen)

piramidini inşa etmeye yetecek taş demektir.[14] Sistemin devasa uzunluğu, Eski Çağ dünyasında daha önce hiç başarılmamış olan zor arazi şartlarında yer çekimiyle beslenen kanalları uzun mesafelere götürebilme kabiliyetlerinden dolayı, geç Roma mimarlarının maharetlerini de göstermektedir.

Iustinianos'un büyük projesi Bazilika Sarnıcı'nın inşasından sonra, VI. yüzyılın sonuna kadar su kemerlerinin bakım ve tamiratının devam ettirildiğini gösteren yazılı belgeler vardır. II. Iustinos devrinde 575-576'da yapılan tamiratlar "kente bol miktarda su sağladı"[15] ve daha sonraki bir metin, hem Büyük Su Kemeri'ne (Bozdoğan) hem de Hadrianus Su Kemeri'ne Herakleios dönemine kadar ilave yatırımların sürdüğüne atıf yapmaktadır.

İkonaklazm Döneminden Komnenoslara Kadar: Canlanma ve Gerileme (765-1180)

626 yılında başkent büyük bir Avar kuşatmasının tehdidi altına girdi. Valens Su Kemeri kesildi ve 765 yılına kadar restore edilemedi. Avar kuşatmasından VIII. yüzyılın ikinci yarısına kadar olan dönem Konstantinopolis'in kentsel gerileme dönemlerinden birisidir, çünkü kuşatmayı, mükerrer salgın hastalıklar, sıkça görülen Arap işgalleri, doğuda ve Balkanlar'da toprak kayıpları takip etti. Yine de bu dönem boyunca, doğrudan su şebekesinden beslenen bölgelere birtakım kısıtlamalar getirilmişse de, ilk yapılan Hadrianus Su Kemeri'nin işlevini sürdürdüğünde kuşkulanmak için bir neden yoktur. V. Konstantinos'un su şebeke sisteminde başlattığı yenileme çalışmaları, kent surlarının tamirini kapsayan büyük bir projenin ve Aya İrini Kilisesi'nin geniş çaplı rekonstrüksiyonunun parçasıydı.[16] Vakayiname yazarı Theophanes'in eserinde bulunan bir pasaj, su şebekesinin yeniden yapılandırılma çalışması için bilhassa önemlidir, çünkü bu pasaj çalışmalarda yer alan iş gücünün boyutu ve işçilerin kökenleri hakkında müstesna detaylar sunmaktadır. V. Konstantinos "farklı yerlerden zanaatkârları topladı. Küçük Asya'dan ve Pontos'tan 1.000 taş ustası ve 2.000 sıvacı, Yunanistan ve Ege adalarından 500 kil işçisi, Trakya'dan 5.000 işçi ve 200 tuğlacı getirtti. Bunların başına, *patrici* sınıfından birisi de dâhil olmak üzere ustalar koydu. Böylece iş tamamlandığı zaman, kente su geldi."[17]

14 Snyder, 2012.

15 Crow *et al.*, 2008: 234.

16 Brubaker ve Haldon, 2011: 161–2.

17 Theophanes, *Chron.* AM 6258.



8- Binbirdirek Sarnıcı



9- Zeyrek su sarnıcı

Bu su kemerlerinin pek çoğundan geniş çaplı yapı kalıntısı günümüze ulaşmıştır ve bu yapısal aşamaların, yukarıdaki metinde betimlenen işle ilgili olduğu savunulmaktadır.[18] Theophanes'in eserinde yer alan pasaj, Valens Su Kemeri'nin, sarnıçların ve hamamların işlemediği, kaynakların kuruduğu bir kuraklık döneminde restore edildiği konusunda oldukça nettir. Valens Su Kemeri'nin restorasyonu, kente yeni ve ilave su kaynağı getirecek ve işlevini sürdüren Hadrianus Su Kemeri'nin sağladığı suya ek yapacaktı. Ağır kuraklıktan Hadrianus Su Kemeri'nin de etkilendiği açıktır, yine de su kemeri, VII. yüzyıldan beri su akıtmayı sürdürüyordu. Kentin su kaynaklarının çeşitlenmesinden başka, yenilenen yüksek düzeyli sistem, kentin daha yüksek kısımlarına su taşımayı mümkün kılacaktı. Bunlar arasında dördüncü tepe üzerinde yer alan ve Bozdoğan Kemeri üzerindeki köprünün batı ucuna yakın olan Kutsal Havariyyun Kilisesi de vardı. Yenilenen su şebekesi sistemi kentin VIII. yüzyılın ikinci yarısında canlanan talihine de işaret etmektedir. IX. yüzyılın sonlarına doğru bir Arap, Konstantinopolis'i şöyle betimliyordu:

Konstantinopolis'te Bulgar ülkesinden gelen bir su kemeri var. Bu kemer üzerinde su yirmi günlük bir seyahate denk bir mesafeden gelmektedir. Su kente geldiği zaman üç bölüme ayrılmaktadır: bir bölümü imparatorluk sarayına doğru, ikinci bir bölümü Müslümanların hapishanesine doğru gitmekte, üçüncü bölüm ise asillerin hamamlarına akmaktadır. Kent halkı bu hafifçe tuzlu sudan içmektedirler.[19]

18 Crow *et. al.*, 2008.

19 Crow, *et al.*, 2008: 237.

X. yüzyıla ait hiçbir restorasyon çalışması tespit edilememiştir, fakat bir sonraki yüzyılın başlarında yaklaşık 1019 yılında II. Basileos, Valentinianos (Valens) Su Kemeri'ni yeniledi ve "Konstantinopolis vatandaşlarına bol miktarda su" sağladı.[20] Ballıgerme'deki su kemeri köprüsünde tespit edilen büyük tamiratlar, Orta Bizans döneminden bilinen yaygın inşaat tarzına tipik olarak benzeyen dördüncü bir büyük iş dönemini göstermektedir.[21] Bu köprü üzerindeki çalışma önemlidir, çünkü bu kente getirilen suyun, hâlâ Vize ve Saray yakınlarında yer alan uzak mesafedeki kaynaklardan alındığını ortaya koymaktadır. Yine de, Eski Çağ dünyasının bilinen en geniş çaplı uzun mesafe kanalları ve köprüleri, yaşlarını göstermeye başlıyorlardı. Ve izleyen yüzyılda I. Manuel Komnenos döneminde bir tarihçi şu gözlemi yapmaktadır:

Susuzluk kenti kuşattığı zaman imparator itinalı bir şekilde su kanallarını temizlettirdi. Çünkü imparator, kente su taşıyan sıralı kemerlerin (*stoai*) uzun zamandır harap olduğunun ve bunları yeniden inşa ettirmenin zaman gerektiren zor bir iş olduğunun farkındaydı.

Trakya'daki eski köprülerin, tamiratın ötesinde bir iş gerektirdiği hissediliyordu ve Manuel, Petra diye bilinen kente daha yakın bir yerde yeni çalışmalar başlattı, ancak burasının kesin yeri hâlâ tespit edilememiştir. O zamandan itibaren, ana su kaynakları kentin daha yakın yerlerinde, Hadrianus Su Kemeri'ni besleyenlerle aynı kaynaklardı ve bunlar Osmanlı başkenti için de en büyük kaynaklar olacaktı.[22]

20 Skylitzes, *History*, 366.

21 Crow *et al.*, 2008: 91–2, Figs 4.2, 4.5

22 Crow, *et al.*, 2008: 21-3.



10- Yerebatan Sarnıcı

Bizans Konstantinopolis'inden Osmanlı İstanbul'una

XII. yüzyılın sonlarından itibaren, Trakya gibi uzun mesafeden büyük yüksek düzeyli ana suyollarında su akışı durduysa da, kentin uzun köprüsü Bozdoğan Kemeri'nde su kanallarının mevcudiyetine ilişkin hâlâ raporlar vardır, bu kanallar muhtemelen daha yakında ancak daha verimsiz olan Halkalı'daki kaynaklardan besleniyordu. Ne var ki bu hat üzerinde bulunan ve günümüze ulaşan Mazulkemer Köprüsü'nün tamamen sonraki dönemde Osmanlılar tarafından inşa edildiğine de dikkat çekmeliyiz. 1316 ve 1321 yılları arasında Khora Manastırı'nın (Kariye Cami) mozaik dekorasyonları için para bağışlayan devlet adamı ve şair Theodore Metochites doğup büyüdüğü kenti şu satırlarda övüyordu:

Şehrin her yerinde su depoları, çeşmeler ve her türden büyük sarnıçlar, tatlı ve bol su kaynakları vardır. Bu sular her yerden, hem yakınlardaki hem de uzaklardan hiç de önemsiz olmayan zorlamalarla ve tabiatı dönüştürerek kente getiriliyordu. Kaçınılmaz ihtiyaçlar imparatorluk kentine hizmet etmeyi mecbur kılmaktadır. Ve her halükarda bir kısmı gizli fakat bir kısmı çok açık her yol ve hünerle bu suların kent içerisinde "hava nehirlerinde" azametli bir şekilde akışını görüp hayran olabiliriz. Ayrıca pek çok büyük ve güzel hamamın verdiği keyif vardır, her tür ustaca cihazlarla donanmış bu hamamları tasvir etmeye gücüm yetmez, fakat kendinizin bunları tecrübe etmenizi ve görmenizi tavsiye edebilirim.[23]

Bu betimlemenin ne kadarının eski ihtişama nostaljik bir ağıt olduğunu belirlemek zordur. Kentin Geç Antik Çağ'daki büyük hamamlarının çoğu, o zamana kadar kesinlikle terk edilmişti, fakat kentin içindeki "hava nehri" bugüne kadar ayakta kalmıştır. Şimdikinin tersine o zaman bu su kemeri sadece geçmiş başarıların bir anısı değildi, aksine XX. yüzyılın başına kadar kentin yüksek kısımlarına su taşınmasını sağlayan süregiden pratik bir işleyişti. Konstantinopolis nihayet 1453 yılında Osmanlılar tarafından fethedildiği zaman, Fatih Sultan Mehmed'in ilk işlerinden birisi su şebeke sisteminin restorasyonu

23 Theodore Metochites, *Byzantios* (Vind.gr.95), fol. 267v., çev. P. Magdalino.



11- Yerebatan Sarnıcı (Pardoe)

olmuştu. Eski Bizans imparatorları olağanüstü bir miras bırakmışlardı. Bu miras, kentin ilk kurucularının tutkularını ve bunların haleflerinin bin yıl boyunca büyük bir kent merkezi olarak sürdürme başarılarını gözler önüne sermektedir. Son zamanlara kadar bu mucizeler ihmal edilmiştir ve modern İstanbul'da ve batı hinterlandının ormanlık tepelerinde izleri bulunan kentin altyapısının istisnai su şebekesi anıtlarının değerini ancak şimdi anlamaya başlıyoruz.

KAYNAKLAR

Cod. Just: *The Civil Law: Including the Twelve Tables, the Institutes of Gaius, the Rules of Ulpian, the Opinions of Paulus, the Enactments of Justinian, and the Constitutions*, (Çeviri ve derleme Samuel Parsons Scott), Cincinnati, 1932. [S.P. Scott'un yaptığı İngilizce çeviri internette mevcuttur: www.constitution.org/sps/sps.htm]

Altuğ, K., *İstanbul'da Bizans Dönemi Sarnıçlarının Mimari Özellikleri ve Kentin Tarihsel Topografyasındaki Dağılımı*, (Doktora Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, 2013.

Altuğ, K., "Planlama İlkeleri ve Yapım Teknikleri Açısından Tarihi Yarımada'daki Bizans Dönemi Sarnıçları," *Restorasyon Konservasyon Çalışmaları* 15, s. 3-22, 2012.

Bono, P., R. Bayliss, ve J. Crow, "The water supply of Constantinople: archaeology and hydrogeology of an early medieval city," *Environmental Geology*, 40, s. 1325–33, 2001.

Brubaker, L. and J. Haldon, *Byzantium in the Iconoclast Era, c. 680–850*, Cambridge, 2001.

Çeçen, Kazım, *Halkalı Suları*, İstanbul: 1991

Çeçen, Kazım, Sinan's water supply system in Istanbul [trans. of *Mimar Sinan ve Kırkçeşme tesisleri*], İstanbul, 1992.

Çeçen, Kazım, *The Longest Roman Water Supply*, İstanbul, 1996.

Crow, James, "Water and Late Antique Constantinople: 'It would be abominable for the inhabitants of this Beautiful City to be compelled to purchase water'," L. Grig and G. Kelly (der.), *Two Romes: From Rome to Constantinople*, s. 116–35. New York, 2012.

Crow, James, "Ruling the waters: managing the water supply of Constantinople, AD 330–1204," *Water History*, 4, <AQ10.30> s. 35–55, 2012.

Crow, J., J. Bardill, ve R. Bayliss, *The Water Supply of Byzantine Constantinople*, London: Society for the Promotion of Roman Studies, 2008.

Forchheimer, P. ve J. Strzygowski, *Die byzantinischen Wasserbehälter von Konstantinopel: Beiträge zur Baukunst und zur Topographie von Konstantinopel, Byzantinische Baudenkmäler 2*, Vienna, 1893.

Mango, C., "The water supply of Constantinople," in C. Mango and G. Dagron (eds), *Constantinople and Its Hinterland: Papers from the Twenty-Seventh Spring Symposium of Byzantine Studies, Oxford, April 1993*, s. 9–18, Aldershot. Society for the Promotion of Byzantine Studies, 1995.

Matthews, J., "The *Notitia Urbis Constantinopolitanae*," in L. Grig and G. Kelly (eds), *Two Romes: From Rome to Constantinople*, s. 81–115. New York, 2012.

Müller-Wiener, W., *Bildlexikon zur Topographie Istanbuls*, Tübingen: Wasmuth, 1977

Skylitzes, *History*: John Skylitzes: *A Synopsis of Byzantine History, 811-1057*: Translation and Notes (Çev. John Wortley), Cambridge, 2012.

Snyder, J. R., *A study of material technology, sourcing, and building organisation in the construction of the water supply of Constantinople and Anastasian Wall*, (Doktora tezi, Edinburgh Üniversitesi), 2012

Themistius, *Orationes*: *Themistii orationes quae supersunt / recensuit H. Schenkl*; opus consummavit G. Downey, Teubner Leipzig, 1965-74.

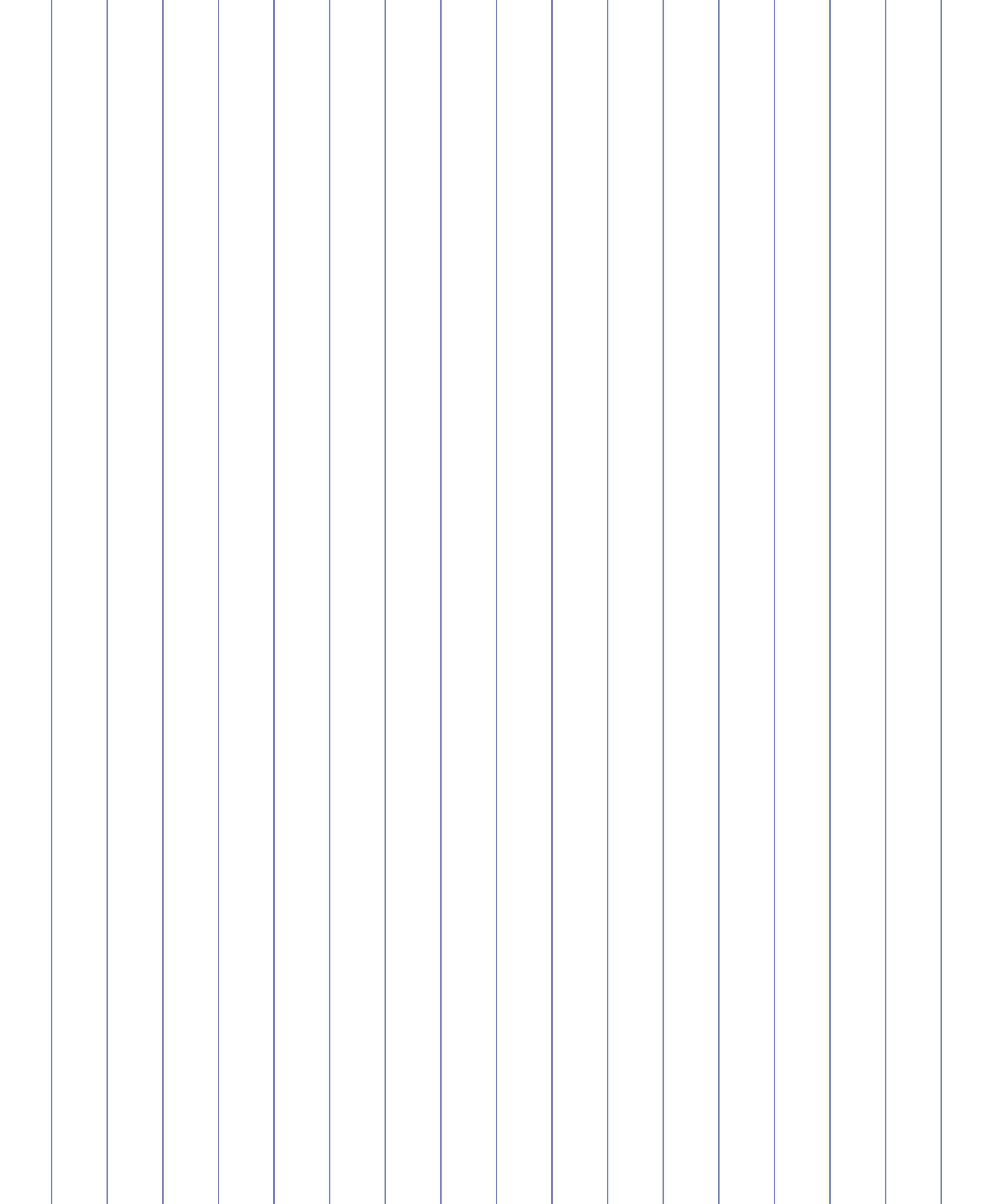
Theodore Metochites, *Byzantios* (basılmamış yazma), (Vind.Phil.gr.95), fol 267v., (pasajın çev. Paul Magdalino) (Paul Magdolino'nun izniyle).

Theophanes, Chron. C. Mango & R. Scott, Theophanes Confessor, *Chronicle of Byzantine and Near Eastern History AD. 284-813*, Oxford, 1997.

Ward-Perkins, B., "The rise of Constantinople: old and new Rome compared," in L. Grig and G. Kelly (eds), *Two Romes: From Rome to Constantinople*, s. 116–35, New York, 2012.

Wilson, A. I., "Hydraulic engineering and water supply," J. P. Oleson (der.), *The Oxford Handbook of Engineering and Technology in the Classical World*, s. 285–318, New York, 2008

Wiplinger, G., "Die Wasserversorgung von Ephesos in Byzantinischer Zeit," F. Daim ve J. Drauschke, *Byzanz: Das Römerreich im Mittelalter*, s. 593–613, Mainz, 2010.



OSMANLI İSTANBUL'UNDA İAŞE VE VAKIF

İSTANBUL'UN İAŞESİ

AHMET UZUN*

Giriş

Sanayi Devrimi öncesi tüm ekonomilerin genel bir özelliği kendi nüfuslarına temel ihtiyaç maddelerini kesintisiz ve yeterli miktarda temin etmekte çeşitli zorluklarla karşı karşıya kalmalarıydı. Bu zorluk özellikle kalabalık nüfusa sahip, önemli miktarda siyasi ve askerî kadronun yerleşik olmasından ötürü ciddi bir ham madde talebinin bulunduğu şehirler için daha da önemli hâle gelmekteydi. Bir taraftan tarımsal üretimde doğal (kötü hava koşulları, afetler gibi) ve doğal olmayan (savaşlar, isyanlar gibi) sebeplerden kaynaklanabilecek kesintiler, diğer yandan da ulaşım olanaklarının yetersizliği ve bundan ileri gelen ihtisaslaşma problemi tüm dünyada şehirlerin iaşesini yönetimler için önemli hâle getirmekteydi. İaşe sorunları özellikle Batı ülkelerinde ulaşım imkânlarında büyük ilerlemelerin sağlandığı ve tarımsal verimlilikte önemli artışların gerçekleştiği XIX. yüzyıl içinde giderek hafiflemiştir. Ancak bu gelişmelere yeteri kadar adapte olamayan Osmanlı Devleti için iaşe meselesi, tüm dönemlerde önemini korumuştu. Osmanlılar, başta kalabalık şehirler için olmak üzere çeşitli idari ve örgütsel düzenlemelere gitmek suretiyle iaşe problemlerini çözmeye yönelmişlerdir. Bu yönetsel ilgi, temel malların ya da ham maddelerin başkente getirtilmesi yanında, tüketiciye problemsiz ulaştırılması ve adaletli bir dağıtım gerçekleştirilmesi için gerekli tedbirlerin alınmasına kadar uzanıyordu.

İstanbul, müstesna özellikleriyle birlikte fetihten sonra devletin en önemli ekonomik ve siyasal merkezi olmuş ve bu hüviyetini sonuna kadar devam ettirmiştir. Osmanlı yöneticileri, şehir sakinleri ile idari ve askerî kadroların iaşesini birlikte düşünmekle beraber, bürokrat ve askerlerin ihtiyaçlarını karşılamayı daha öncelikli bir hedef olarak görmüşlerdi. İstanbul'da her kesimin temel ihtiyaçlarının karşılanması esnafın ham madde ihtiyacını düzenli olarak sağlamayı gerektiriyordu. Dolayısıyla iaşe süreci kentte yaşayan her kesimi yakından ilgilendirmekte, süreçte yaşanan kesintiler bir bütün olarak başkent sakinlerini zora sokmaktaydı. Bu durum devletin iaşe süreciyle yakından ilgilenmesine neden olmuştu; dolayısıyla Osmanlı yönetimi, İstanbul'u, tüm ülkedeki üretim fazlalıklarının öncelikle getirtilmesi gereken bir merkez olarak görmekte ve taşradan İstanbul'a mal akışını sürekli hâle getirmek için gereken tüm müdahaleleri yapmaktaydı. Müdahaleler zorlayıcı, denetleyici, yasaklayıcı düzenlemeler kadar teşvik edici çeşitli uygulamaları da kapsamaktaydı.

Osmanlı zamanında İstanbul'un iaşesi için getirilen uygulamalar bazı yönleriyle Bizans'la benzerlik göstermekte, diğer bir ifadeyle şehrin iaşe politikalarında çağlar boyu bir devamlılık bulunmaktaydı. Bununla birlikte iaşe amaçlı tüm kurumlar, tamamen Bizans'tan alınmadığı gibi, Osmanlı'nın kendi sosyoekonomik gerçeklerine ve tarihsel koşullara paralel olarak iaşe politikaları belirlediği ve uyguladığı da açık bir husustu. Bizans zamanında, İstanbul'un temel ihtiyaçlarının teminini amaçlayan oldukça gelişmiş bir kontrol silsilesi bulunmaktaydı. Bizans'tan sonra Osmanlılar, başkentlerinin ihtiyacını karşılamak için kendine has bir iaşe politikasını yeniden şekillendirmişlerdi. Bizans'ın son dönemleriyle Osmanlı Devleti'nin ilk yıllarında İstanbul nüfusu nispeten az olduğu için, temel malların teminine yönelik özel çabalara pek başvurma ihtiyacı ortaya çıkmamıştı. Ancak başkent nüfusunun, özellikle XVI. yüzyıl boyunca sürekli büyümesi ve XV-XVI. yüzyıllarda Osmanlıların Karadeniz sahili, Tuna ve Bulgaristan bölgesinde öncelikli mal satın alma hakkını kazanması zamanla bir iaşe politikasının şekillenmesine ve sistematik hâle gelmesine yol açmıştı. İaşe sorunu ve buna bağlı olarak iaşe siyaseti içerisinde Osmanlılar, muhtemel yokluklara karşı ambarlar inşa ederek zahire stoku yapmak, buğday ve koyun gibi temel yiyecek maddelerinin teminini garanti altına alan düzenlemelerde bulunmak, malların hem yurt dışına çıkışını ve hem de ülke içinde, İstanbul dışındaki yerlere gitmesini engellemek ve bu amaçla madrabaz

* Cumhuriyet Üniversitesi

ve muhtekir olarak adlandırılan spekülatörlerle sürekli mücadele etmek ve başkente getirilen malların usulsüzlüğe konu olmadan dağıtımını sağlamak gibi hedefleri sürekli olarak gözetmişlerdi.

İstanbul'un İaşesinin Temel Karakteristikleri

İstanbul'un iaşesinde başvurulan uygulamalar ekonomik ve siyasi koşullara göre, dönemler itibariyle farklılık göstermiş olmasına rağmen, bu uygulamaların çerçevesi bazı temel özellikler göstermekteydi. Bunlardan biri, devletin iaşe sürecine tüm dönemlerde yakın ilgi göstermesi, ancak bunun derecesinin koşullara göre değişmesiydi. Osmanlı'nın ilk zamanlarında başkentin iaşesinde müdahaleler daha sınırlı kalmakta ve piyasa ticaretinin işlemesini ve aksamadan devam etmesini garanti altına alacak tedbirlerle yetinilmekteydi. Ancak tüketim miktarı yüksek seviyelere varan hububat ve et gibi ürünler için ilk dönemlerden beri daha doğrudan müdahaleler olabiliyordu. Genel bir ifadeyle Osmanlı'nın taşrada ve özellikle de Balkanlar'da güçlü bir otoriteye sahip olduğu dönemlerde, başkentin iaşesinde tekelci, spekülatif uygulamaları ve kaçakçılığı önlemek ve böylelikle mal arzının azalmasını ve fiyatların aşırı yükselmesini engellemek hedefinin öne çıktığı görülmekteydi. Öte yandan özellikle XVII. yüzyıl sonlarından itibaren başlayan toprak kayıpları ile Balkanlar'da ve Karadeniz havzasında otorite yitiren Osmanlılar, başkentin iaşesinde daha doğrudan müdahalelere ve düzenlemelere gitmek durumunda kalmışlardı. Aynı şey geçici kriz dönemleri için de geçerliydi. Böylelikle imparatorluk, başkente gelen mal akışında ortaya çıkan problemler nedeniyle piyasayı düzenleyici müdahalelerden giderek doğrudan piyasayı düzenleyen bir sisteme doğru ilerlemiştir. Şüphesiz ki bunda mali güçlüklerin artmasıyla beraber, temel malların arzını en azından kamu görevlileri ve askerler için vergisel bir temele oturtma hedefinin etkili olduğunu da düşünmek mümkündür.

Yukarıda bahsedilen çerçevede devletin iaşe sürecine müdahalesinin artması özellikle İstanbul'un hububat ve koyun ihtiyacının karşılanmasında söz konusu olmuştu. XVIII. yüzyıl ortalarından itibaren tüccarların ve gemi sahiplerinin mal alımlarına izin mecburiyeti ve tahıl üretiminin yapıldığı bölgelere İstanbul'un ihtiyacı için belirli bir miktar temin etme zorunluluğu getirilmişti. Yüzyılın sonlarına doğru kurulan Zahire Nezareti, hububat teminini devlet destekli bir yapıya kavuştururken, aynı tarihlerde geçerlilik kazanan ondalık ağnam vergisi de koyun temininde devletin rolünü belirgin hâle getiriyordu. Bu gelişmeler İstanbul'un iaşesinde özel tüccarların faaliyetlerini daraltmışken, devletçe belirlenen alımların önemini artırmıştı. XIX. yüzyılın ortalarına kadar devam eden bu müdahaleci anlayış, daha sonra gevşetilmiş ve devlet, ihtiyaç duydukça piyasadan alım yapma yoluna gitmiştir.

İaşe siyaseti kapsamında müdahalelerin dozunun zamanla artması İstanbul'un iaşesinin, bir kumanda ekonomisi kavramı içinde değerlendirilmesine yol açmıştır. Böylece fiyat kontrolleri, yetkililerin üretim, dağıtım ve satış sürecini denetlediği katı bir lonca yapısı, şehir nüfusu ihtiyaçları için devletçe veya onunla anlaşmalı özel birimlerce geniş çaplı alımların (mubayaalar) yapılması, askerî birlikler ve memurların ihtiyacı için özel alımların (tertipler) gerçekleştirilmesi, temel malların ülke içerisindeki dolaşımının izne bağlanması ve stratejik görülen ham madde ve yiyecek kaynakları ihracatının yasaklanması, ister tayinat sahipleri (devlet tarafından kendilerine düzenli olarak belirli malların verildiği kesim) isterse genel nüfus için olsun, İstanbul'un ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik özel bir ilginin varlığı, kumanda ekonomisiyle ilişkili uygulamalar olarak yorumlanmıştı. Ancak İstanbul'un iaşesinin tam olarak bir kumanda ekonomisi çerçevesine oturmadığını, bunun yerine Osmanlı Devleti'nin diğer alanlarda sergilediği pragmatik yaklaşımın burada da geçerli olduğunu, dolayısıyla normal zamanlarda piyasayı düzenleme, kriz zamanlarında ise piyasayı doğrudan denetim altına alma anlayışının öne çıktığını söylemek daha uygun gözükmektedir.

Osmanlı Devleti'nin İstanbul'un ve askerî birliklerin iaşesi için getirdiği uygulamalar bir bütün olarak değerlendirildiğinde, devletin sürece yönelik müdahalelerinin seçici ve pragmatik bir mantıkla gerçekleştiği söylenebilir. Devlet müdahalesi, gıda arzını temin etme hususunda genel kabul görmüş ve herkesin kabul ettiği esasları yürürlüğe koyma şeklindeydi. Yaptırım gücü, keyfî olarak değil, genellikle kitle refahının desteklenmesi yolunda kullanılmıştır. Devlet, ayrıca bölgesel hububat stoklarındaki düzensiz değişimlerin aşırı fiyat dalgalanmalarına yol açması hâlinde, zorlukları gidermek ve günlük arz problemlerini telafi etmek için de müdahalede bulunuyordu. Devletin sahip olduğu depolardan büyük miktarlarda hububatın periyodik olarak dağıtılması (veya satılması), kara taşımacılığı maliyetini elimine ederek, mahalli piyasalarda yukarıya doğru fiyat baskısını hafifletiyordu.

İstanbul'un iaşesinin bir diğer özelliği, sultanın sürece olan ilgisinin, asker ve memurların ihtiyaç



1- Tophane Camii'nin önünde semt pazarı (Melling)

maddelerinin temininde daha belirgin bir hâl almasıydı. Sultan, askerlerin gıda maddelerini sağlama sorumluğunda olan yetkilileri kesintisiz mal akımını devam ettirmek için gerekli prosedürleri oluşturmak, bunları etkin bir şekilde uygulamak, kısaca tüm tedbirleri almak hususunda uyarıyordu.[2] İaşe siyasetinde bürokrat ve askerî kadroların öncelikli konumu zorluk zamanlarında daha da belirgin hâle gelmekteydi.

2 BOA, HH, nr. 11567 (1204/1789-90); nr. 18314 (1254/1838-9).

İstanbul'un iaşesinde muhtekir ve madrabaz gibi sıfatlarla anılan tüccar kesimin faaliyetlerinin yakından izlenmesi ve onların sürekli kontrol edilmeye çalışılması genel bir özellikti. Çünkü tüccarlar, narh politikasının yarattığı imkânla daha yüksek fiyatlardan mal satabilmekte ve başta hububat olmak üzere pek çok malın ticaretinden önemli menfaat sağlayabilmekteydi. Öte yandan tüccarlar çeşitli hilelere başvurarak da kazançlarını artırma peşindeydiler. Ayrıca iaşe sürecinde tüccarların kontrolü kadar, değişik unvanlarla değişik görevlere tayin edilen resmî görevlilerin de sürekli izlenmesi gerekmekteydi. Malın niteliğine göre resmî ya da özel görevle hizmet eden insanlar, İstanbul'a getirilen mallarda alım süreci, nakliye, teslim vb. tüm aşamalarda çok farklı yolsuzluklara meydan vermekteydiler.

İstanbul'un iaşesi için getirilen düzenlemeler kırsal bölge nüfusunun servetini şehirli nüfus lehine azaltan diğer bir deyimle, köylü halktan başkent sakinlerine servet transferi sağlayan oldukça karmaşık ve kendine has düzenlemelere konu olmaktaydı. Esas olarak, taşra halkını her yıl belli miktarda iaşe maddesini vergi mantığıyla vermeye mecbur bırakan bu düzenlemelerin, zahire ve koyun eti temininde yoğunlaştığı görülmekteydi. Öte yandan başkentin iaşesinde tüketim düzeyini etkileyen koşullar da sürekli göz önünde tutulmaktaydı. Bu amaçla İstanbul'a yönelik göçler engellenmeye çalışılıyordu.[3] Çünkü göçler, işsizlik ve konut sorunu kadar iaşe problemlerinin de daha derinden hissedilmesine ve temel mallarda şehrin ihtiyaç duyduğu miktarı ya da tüketim düzeyini doğru tahmin etmenin zorlaşmasına yol açmaktaydı.

İstanbul'un iaşesinde tüm Rumeli coğrafyası imparatorluğun son zamanlarına kadar öncelikli bir konuma sahip olmuştu. Dolayısıyla Osmanlı Devleti, özellikle İstanbul'un fethinden sonra zengin tarımsal potansiyeli olan Rumeli bölgesinin kaynaklarını kullanmaya dayalı çeşitli uygulamalar geliştirmişti. Bunlar daha ziyade, en önemli iki iaşe maddesi olan hububat ve koyun eti temininde ortaya çıkmıştı. Uygulamaların şekli ve içeriği tüm zamanlarda aynı değildi; özellikle ekonomik ve siyasi zorlukların ortaya çıkması, temel malların sağlanmasında değişik yöntemlere başvurulmasına yol açmıştı. Öte yandan Anadolu, temel mallar açısından ana bir arz bölgesi olarak görülmemesine rağmen, özellikle Rumeli'den istenilen düzeyde mal temin edilemediği durumlarda bu bölgeden yiyecek maddeleri getirtilmesi önem kazanıyordu. Rumeli'nin tüm dönemlerde görülen önceliği, coğrafyasının elverişliliğinden, özellikle İstanbul'a ulaşımının kolaylığından ve tarımsal ürünlerin yetiştirilme imkânlarının daha iyi olmasından kaynaklanmaktaydı. Rumeli'nin bu avantajlı konumu İstanbul'da uzun yıllar geniş bir nüfus kitlesinin beslenmesine büyük katkı yapmıştı.

İstanbul'un iaşesinde ulaşım başlı başına bir meseleyi oluşturmaktaydı. İstanbul'un deniz ulaşımı için nispeten elverişli konumu, ona temel malların akışında genellikle deniz yolunu kullanma imkânı vermekteydi. Kara yoluyla nakliyeye daha çok, malların üretim yerlerinden iskelelere taşınmasında başvurulmaktaydı. Hububat, odun, kömür, zeytin, peynir, sabun, bal, tuz vb. mallar, genellikle ağır ve hacimli olduğundan deniz ulaşımı maliyet avantajı sağlamaktaydı. Hububat nakliyesinde un kapanı gemileri yanında, Tersane'nin uygun durumdaki gemileri de kullanılmakta, ihtiyaç hâlinde gemi kiralanması yoluna gidilmekteydi. İstanbul'a canlı hayvan getirtilmesinin (koyun, kuzu vs.) daha çok karayolu üzerinden gerçekleştiği anlaşılmaktadır.

İstanbul'un iaşesi için getirilen düzenlemeler olağanüstü hâller ortaya çıktığında yeni tedbirlerle destekleniyordu. Dolayısıyla standart uygulamalar, ortaya çıkan sorunlara göre her an farklılaşabilmekteydi. Bunların detaylarını ortaya koymak zordur, ancak Osmanlı tarihi boyunca İstanbul'un ihtiyacı için sıklıkla olağanüstü tedbirlere başvurulduğu açıktır. Örneğin, III. Selim zamanında (1789-1807) Dağlı Eşkıyası'nın tehdidi nedeniyle Rumeli'den koyun sevki aksayınca hemen Anadolu'dan ve Erzurum tarafından yüklü miktarda koyun tedariki yoluna gidilmiş ve aynı nedenle Karadeniz sahillerinden yeteri kadar odun kesilemeyince Misivri, Ahyolu ve Yalova taraflarına görevliler yollanarak odun tedariki ve iskelelere nakli istenmiş ve ulaşım için kereste taşımakta kullanılan gemilerden yararlanılması kararlaştırılmıştı.[4] Yine XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde İstanbul'un iaşesinin zorlaştığı bir zamanda İzmir'de gemilerde bulunan zahirenin deniz yoluyla getirtilme imkânı olmayınca, etraf vilayetlerden çok sayıda deve temin edilmesi ve söz konusu zahirenin Bandırma Limanı'na taşınarak, oradan İstanbul'a ulaştırılması uygun görülmüştü.[5] Kısaca İstanbul'un iaşesi, ortaya çıkan gelişmelere göre olağan ve olağanüstü uygulamalarla devlet yöneticilerinin sürekli kontrol ettikleri ve gerekli görülen her türlü müdahaleyi yaptıkları bir süreci temsil etmekteydi.

3 BOA, C.DH, nr. 5864 (1208/1793-4).

4 BOA, HH, nr. 4999 (1218/1803-4).

5 BOA, C.BL, nr. 3169 (1234/1818-9).

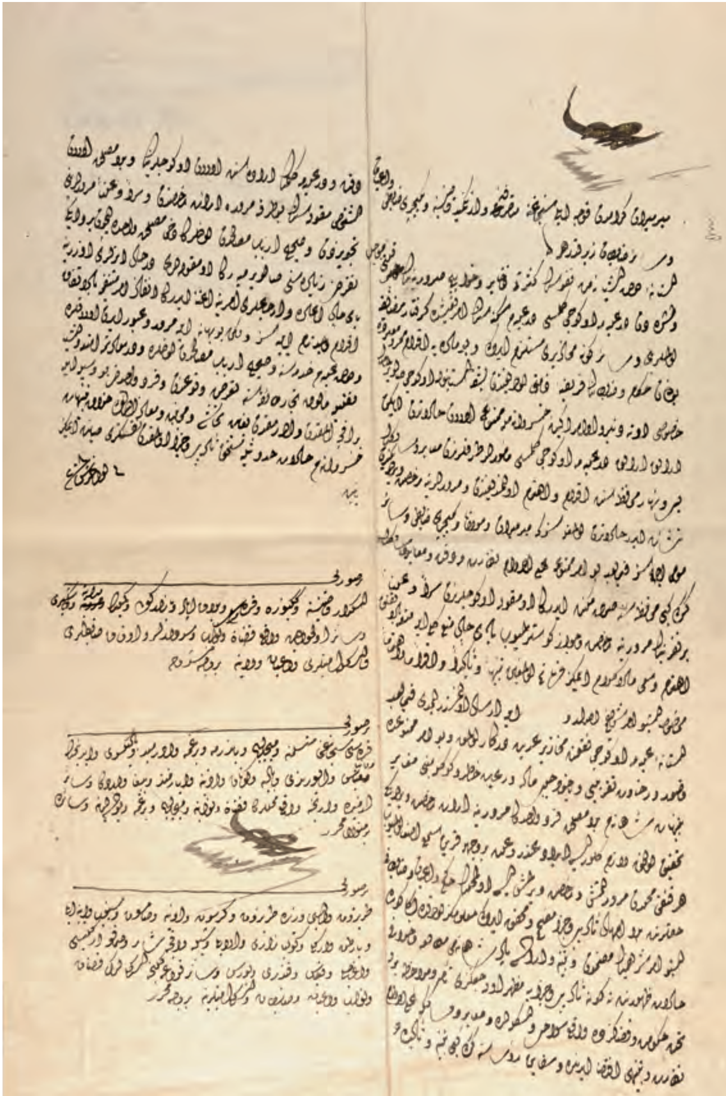


2- Üsküdar Yeni Valide Camii önündeki satıcılar

Başkentin Hububat İhtiyacının Karşılanması

Osmanlı başkentinin iaşesinde en öncelikli kalemi hububat oluşturuyordu. Başkentin tahıl ihtiyacı, öncelikle en kolay ulaşım imkânı olan bölgelerden karşılanmaya çalışılıyordu. Trakya'nın Tekirdağ Limanı'na uzanan ovalık bölgeleri, Tuna havzası, Kuzey Yunanistan, Mısır, Karadeniz kıyıları (Kırım, Güney Rusya), Ege bölgesi (İzmir ve civarı), Kocaeli, Bursa ve Balıkesir çevresi İstanbul'a buğday arz eden başlıca yerlerdi. Buralardan getirilen buğdayın ihtiyacı karşılamaması durumunda Trabzon ve Samsun iskeleleri vasıtasıyla Anadolu'nun uzak yerlerinden (Erzurum, Sivas, Tokat, Amasya) hububat getirtilmeye çalışılıyordu. Hububat getirtilen alan, zorluk zamanlarında daha da genişlemekteydi. Öte yandan özellikle XVIII. yüzyılın ortalarından itibaren yaşanan güç ve toprak kayıpları, Osmanlı yönetimini, özellikle başkentin iaşesi için hububat temin edilecek alternatif yerler arayışına sevk ettiği görülmekteydi. XVIII. yüzyıl içerisinde siyasi ve mali koşulların değişimine bağlı olarak, imparatorluğun çeşitli yerlerinde bu tür yer değiştirmeler yaşanmıştı ve bu, başkentin zaman zaman kronik olmasa da periyodik yetersizlikler geçirdiğini göstermekteydi. Belirtmek gerekir ki İstanbul, devletin tüm düzenlemelerine rağmen her dönem temel malların arzı açısından yetersizlik tehdidiyle karşı karşıya kalmıştı. Çünkü başkente mal akışını, ulaşım imkânlarının sınırlılığı ve narh politikası her zaman, aşırı soğuklar ya da üretici yerlerde yaşanan hasat başarısızlıkları da hava koşullarına bağlı olarak zaman zaman ciddi biçimde olumsuz etkileyebilmekteydi.

İstanbul'un yıllık buğday ihtiyacı 100.000 ton civarındaydı. XIX. yüzyılın ortalarında İstanbul sakinlerinin senelik buğday ihtiyacı 3.600.000 kile (92.372 ton) olarak tahmin edilmişti. Başkentte bulunan nizamiye



3- Şehrin iaşesinin daralmaması için İstanbul'a ev göçüne izin verilmemesine dair yöneticilere gönderilen 1794 tarihli hüküm (BOA, C.DH, nr. 118/5864)

ve bahriye askerlerinin ihtiyacı 1.000.000 kile (25.659 ton), arpa ihtiyacı ise 434.000 kile (11.136 ton) olarak belirlenmişti.[6] Başkente gelen hububatın büyük kısmı buğdaydan oluşuyordu. XVIII. yüzyılın ortalarında un kapanından değirmenci ve fırıncılara verilen hububat rakamlarına bakıldığında, yaklaşık 5.000.000 kile olan dağıtım miktarının %70'inin buğday, %25'inin arpa ve %5'inin de darıdan ibaret olduğu görülmekteydi. Taşradaki askerlerin ihtiyacı da dikkate alınırsa, devlet yönetimi açısından temin edilmesi gereken hububat miktarı önemli seviyelere varmaktaydı. Hububat iaşesinde devletin rolü hangi seviyede olursa olsun, ihtiyaç miktarının yüksekliği bürokrasinin süreci yakından izlemesine ve gerekli hâllerde ihracata sınırlama getirmesine yol açmaktaydı.

Tarihsel olarak İstanbul'un iaşesinde iki temel yaklaşım geçerli olmuştu. Bunlardan ilki, özel sermayenin ağırlıklı olduğu dönemdi. XVIII. yüzyılın sonlarına kadar, hububat dâhil olmak üzere, önemli iaşe maddelerinin İstanbul'a getirtilmesinde daha çok özel sermaye rol oynamıştı. Örneğin, 1757-1758 yılında, İstanbul'un tüm hububatının %91,4'ü özel sermaye, %8,6'sı ise devlet tarafından sağlanmıştı. Tüccarlar, İstanbul'un zahire ihtiyacının temini için, Rumeli'nin Karadeniz'e kıyısı olan yerlerinden kendi sermayeleri ile alım yapmayı ve bunu yine kendi gemileriyle başkente getirmeyi taahhüt ediyorlar ve birbirlerine kefil oluyorlardı. Hububat miktarının önemli bir kısmı Karadeniz havzasından mubayaa edilmekteydi. Az sayıda özel sermaye sahibi ise aynı şartlar altında, fakat ayrı olarak ve özel izinle hububat ticareti yapabilmekteydi. Bu tüccarlar hububat alım ve satım fiyatlarının tespitinde söz sahibiydiler. İstanbul'da fırıncılara uygulanacak satış fiyatına navlun ücreti ve adil bir kâr oranı da ilave edilmekteydi. Tüccarların getirdiği hububat, un kapanında boşaltılıyor ve kapan naibi huzurunda fırıncılara satılıyordu. Başkente hububat gönderme mecburiyetinde olan bölgeler ve iskelelerle, hangi kazanın hangi iskeleye zahire sevk edeceği önceden merkezce belirleniyordu. Başkentin çeşitli sebeplerle zahiresiz kalabileceği ihtimali dikkate alınarak, devlet tarafından çeşitli stoklar oluşturulmaktaydı. Bu sistemde, devletin doğrudan müdahalesi yerine denetim fonksiyonu öne çıkmaktaydı.

Görüldüğü gibi iaşe sistemi devlete ait kurumların gözetiminde işlemekteydi. Başkentte İstanbul Kadılığı ve Divan-ı hümayun, kurum olarak önemli karar alıcılar konumunda iken, muhtesipler fiyat ve kalite denetimi ile zahire dağıtımında aktif rol oynuyorlardı. Sistemde İstanbul kadısı, tahılın gemilerden boşaltılmasından nihai tüketiciye ekmek olarak ulaşmasına kadar tüm sürece nezaret ederken, çözemediği sorunlar için Divan'a müracaat ederdi. Burada tüm tarafların menfaatlerini gözeten bir yaklaşımla sorunlar çözümlenmeye çalışılırken, gerekli görülen durumlarda her türlü müdahale kararı da alınabilmekteydi. Kısaca ağırlıklı olarak özel sermaye ile hububat temin edildiği dönemde devlet, iaşe sürecini bütün boyutlarıyla planlamakta ve kontrol etmekteydi. Bu çerçevede başkente hangi yerlerden hangi miktarda hububat alımı yapılacağı, bunların hangi iskeleler vasıtasıyla İstanbul'a ulaştırılacağı, gelen buğday ve arpanın kimler tarafından ne miktarda alınacağı, hangi değirmenlerde öğütüleceği, hangi fırınlarda hangi esaslara göre pişirileceği ve hangi fiyatlardan satılacağı belirlenmekte ve gerekli kontroller yapılmaktaydı. Öte yandan, özellikle kış dönemlerinde

6 BOA, İ.MMS, nr. 66 (1270/1853-4).



4- Çiftçiler (Vehbî)

İstanbul değirmenci ve fırıncılarının hububat sıkıntısı yaşaması hâlinde, devlet ambarlarından buralara dağıtım yapılmaktaydı. Stoklar hem fiyat hareketlerini kontrol etmek hem de zorluk zamanlarında arz devamlılığını sağlamak açısından önem taşımaktaydı.

İstanbul'un iaşesinde geçerli olan ikinci yaklaşım, devletin rolünün arttığı dönemde ortaya çıkmıştı. XVIII. yüzyılda yaşanan siyasi ve ekonomik gelişmeler, yüzyılın sonuna doğru devletin iaşe sürecine olan müdahalesinin artmasına yol açmıştı. 1793 yılında kurulan Zahire Nezareti bu gelişmelerin bir neticesiydi. Kapan tüccarının faaliyetlerini düzenleme ve destekleme yanında, Zahire Nezareti doğrudan devlet adına mubayaa yaparak İstanbul'daki depolarda hububat stoklamak ve fırıncılara dağıtmak görevini yerine getirmekteydi. Benimsenen düzenlemeyle, satın alınması planlanan zahire miktarı çeşitli bölgeler (daha çok Rumeli'de) arasında dağıtılıyor (tertip ediliyor) ve ardından devletin görevlendirdiği kişilerce, resmî (mirî) fiyatlarla satın alınıyordu. Mirî fiyatlar, piyasa fiyatlarından daha düşük belirlenmiş ve ortaya çıkan fiyat artışları mirî fiyatlara yansımamıştır. Dolayısıyla bu fiyatlar, kısa sürede sembolik bir düzeye gelmişlerdi. Zahire alımları aynen yapılıyordu. Fakat bu olmazsa, o zaman resmî fiyatların çok üstünde bir değerden bedele çevriliyor ve nakden tahsil ediliyordu. Mubayaa işlemini yapan kişilere ücretleri karşılığı her 10 kilede 1 kile (ondalık) zahire terk ediliyordu. Mubayaacılar bunu kapan tüccarına satmaktaydılar. Devletin doğrudan hububat alımlarını (mubayaalarını) artırarak İstanbul'un iaşesinde daha fazla rol oynadığı bu sistem, Tanzimat'a kadar devam etmiş, bu tarihten sonra ise İstanbul'un hububat iaşesi esas itibariyle piyasaya bırakılmıştır.

XIX. yüzyılın ortalarından itibaren hükümetin hububat temininde kontrolü ve özel sermayeye destek olma politikası sürmüş, ancak satın alınması planlanan tahıl, buraların cari fiyatıyla temin edilmeye başlanmış ve bu iş için tüccarlarla anlaşma yapılması yoluna gidilmiştir. Özel sermaye yoluyla İstanbul'a getirilen hububatın, alım yerlerinden muteber tüccarlar vasıtasıyla temin edilmesine çalışılıyordu. Tüccarlar, Ticaret ve İhtisab nezaretlerinde belirlenen sözleşme esaslarıyla, zahireyi ilgili yerlerden kaç kuruşa aldıklarını gösteren mazbatalarla birlikte, mubayaa ediyorlar ve mubayaa fiyatına taşıma masrafı ve belli bir komisyon ücreti ekleyerek fırıncılara satıyorlardı.

İstanbul sakinlerinin ihtiyacı olan hububatın öğütülmesi ve pişirilmesi için çok sayıda değirmene ve fırına ihtiyaç vardı. Değirmenlerin sayısı hükümetçe belirlenmekteydi. Bir kısım değirmenler vakıflara aitti. Çoğu değirmen, fırınlara yakındı. At değirmenlerinin, mümkün olması hâlinde, fırınlara yakın yerlerde yapılması özendiriliyordu. İki tip değirmen bulunmaktaydı. Biri ekmekçi fırınlarına bağlı olup onlara un vermekte olan ekmekçi değirmenleri, diğeri ise simitçilere, börekçilere, çörekçilere ve halka, kendi tezgâhlarından un satan uncu değirmenleriydi.

ZAHİRE NEZARETİ VE İSTANBUL'UN İAŞESİNDEKİ ROLÜ

TEVFİK GÜRAN*

Osmanlı İmparatorluğu, başlangıçta hâkimiyet kurduğu geniş toprakların idari, mali ve ekonomik açıdan merkezî bir denetim altında tutulduğu bir siyasi yapı olarak örgütlenmişti. İmparatorluğun bu idari ve ekonomik denetiminin sağlanmasında başkent olarak önemli bir rol oynayan İstanbul'un iaşesi, merkezî yönetimin daima önemli bir ilgi alanı olmakla birlikte, İstanbul'un büyük miktarlara ulaşan zahire ihtiyacı XIX. yüzyıl öncesinde yarı resmî, yarı özel bir statü olarak kabul edebileceğimiz, kapan tüccarı tarafından tamamen karşılanabiliyordu. Ancak XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kapan tüccarının faaliyetleri İstanbul'un özellikle kış aylarındaki iaşesinin sağlanmasında yetersiz kalmaya başlamış ve devlet bu alanda doğrudan rol almak zorunda kalmıştır. Başlangıçta devletin ihtiyat amacıyla yaptığı sınırlı ölçüdeki mubayaaların depolanarak ihtiyaç hâlinde İstanbul fırınlarına dağıtılması şeklinde başlayan bu gelişme, yüzyılın sonlarında ayrı kadroları ve hazinesi olan bir nezaretin kurulması ile sonuçlanmıştır.

Zahire Nezareti'nin faaliyetlerinin önemli bir yönünü kapan tüccarının faaliyetlerini düzenleyici ve daha çok da destekleyici çalışmaları oluşturuyordu. Zahire Nezareti, kapan tüccarının gittiği bölgede bol ve ucuz mal bulabilmesine yardımcı oluyor, satın aldığı malları İstanbul'a taşıyabilmesi için tedbirler alıyor ve özellikle de zahire kaçakçılığını önlemeye çalışarak mal arzının bol olmasını sağlamaya gayret sarf ediyor, fiyatların karşılıklı pazarlıkla tespitinde üretici ve kapan tüccarı arasında hakem rolü oynuyor, zahirenin İstanbul'a taşınması için gemilerin seferlerini düzenliyordu.

Zahire Nezareti'nin kapan tüccarına bu yardımcı rolü dışında asıl önemli fonksiyonu, doğrudan doğruya devlet adına mubayaa yaparak İstanbul'da kendisine ait mirî depolarda biriktirip ihtiyaç zamanlarında İstanbul fırınlarına dağıtmasıydı. Zahire Nezareti, zaman zaman bir kapan tüccarı gibi serbest piyasa fiyatlarıyla kapandan mubayaa yapmaktaydı. Bu şekildeki mubayaalar, Zahire nazırı ile tüccar arasında yapılan pazarlıkla gerçekleşiyordu. Fakat nezaretin mubayaalarının çok büyük bir bölümü resmî fiyatlarla yapılıyordu. Zahire Nezareti, mubayaalarında nitelikleri ve ekonomik sonuçları birbirinden oldukça farklı iki yöntem uyguluyordu. "Mirî" ve "rayiç" mubayaası adı verilen bu iki yöntemin tarihî gelişmeleri de farklı olmuştur.

Zahire Nezareti'nin kuruluşundan sonra uygulanan rayiç mubayaa yönteminin aksine mirî mubayaanın başlangıç tarihi çok daha eskilere gitmektedir. Daha önceleri yalnız askerî amaçlarla kullanılan mirî mubayaa yönteminden, XVIII. yüzyılın ikinci yarısına doğru İstanbul'un iaşesi konusunda da yararlanılma yoluna gidilmiştir. Çoğunlukla Rumeli bölgesinde uygulanan bu yöntemde mubayaası yapılacak zahire miktarı bölgeler arasında üretim kapasitelerine göre dağıtılıyor ya da zamanın deyimiyle "tertip" ediliyordu. Her kazaya gönderilen bir fermanla tertip edilen zahire miktarı belirtiliyor ve halkın bu miktardaki zahireyi, devletçe tayin edilen mubayaacılara teslim etmesi isteniyordu. Mirî mubayaada üreticiye ödenecek fiyatlar; buğday için 20, arpa için 10 pare idi. XVIII. yüzyılın ikinci yarısının başlarında belirlenen bu fiyatlar, yaklaşık bir yüzyıl süresince hiç değişmemiş ve bu yüzden üreticiye ödenen fiyat, piyasa fiyatlarıyla mukayesesi imkânsız sembolik bir bedel hâline gelmiştir. Ancak 1830'larda yapılan bir zamla bu fiyatlar beş katına çıkarılarak buğday için 100



1- III. Selim tarafından yaptırılan Üsküdar'daki Beylik Zahire Ambarı

* İstanbul Üniversitesi





5- Ziraat ve sanat madalyası, 1279/1862-63 (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)

Değirmenler ekseriyetle hayvan gücüyle işlemekteydi ve normal koşullarda bir değirmende dört taş ile bunlara bağlı dört at bulunmaktaydı. Taş ilavesi devlet iznine bağlı iken, taşıma maliyetlerinden tasarruf sağlamak için değirmenlerin kapan yakınlarına kurulduğu anlaşılmaktadır.

Fırınlar, İstanbul halkına unlu mamullerin pişirilmesinde hizmet vermekteydi ve bunların sayıları nüfusun seyrine göre zamanla değişiklik göstermekteydi. Fırınların ekserisi ekmek pişirirken, francala, simit ve çörek gibi ürünler çıkaran fırınlar da bulunmaktaydı. İmal edilen ürünler, fırınlardan veya iskemleci ve tablakârlar denilen dükkân ya da tezgâh hâlindeki yerlerden satışa sunulurdu. Ekmek yaygın tüketilen bir mal olduğu için özel düzenlemelere tâbi olabiliyordu. Belirlenen standartlardan farklı ekmek çıkaranlar, mesela noksan ya da bozuk ekmek yapanlar hapis gibi cezalar alabiliyordu. Ekmeğin belirlenen standartlardan düşük olması, genellikle kullanılan hububatın ya da unun kalitesiz olması ya da fırıncıların çeşitli hileler yapmasından kaynaklanıyordu. Devlet yetkilileri bu gibi olumsuzlukların önüne geçmek için büyük çaba sarf etmekteydi.

İstanbul'un Et İhtiyacının Karşılanması

İstanbul'un ikinci öncelikli iaşe maddesi olan etin temin edilmesi, hububata göre daha ilgi çekici ve kendine has uygulamalara konu olmuştu. İstanbul sakinlerinin et tüketiminin büyük ölçüde koyun ve keçi gibi küçükbaş hayvanlardan sağlandığı anlaşılmaktadır. Şehirde büyükbaş hayvan kesiminin düşük düzeyde kaldığı söylenebilir. Öte yandan, İzmit başta olmak üzere İstanbul çevresinden şehre kümes hayvanları getirtildiği bilinmektedir. Ancak Osmanlı tarihi boyunca başkent sakinlerinin yemek kültüründe, koyun etinin önemli bir yer tuttuğu ve şehrin yüksek düzeyde bir koyun eti talebinin olduğu açıkça anlaşılmaktadır.

İstanbul'un et iaşesi için geliştirilen yöntemlerden ilki *celepkeşan* sistemi idi. Sistemin özünde, devlet tarafından belirlenen belirli sayıda insan (celepkeş) vasıtasıyla her yıl Balkanlar'dan belli sayıda koyun getirtilmesi ve İstanbul kasaplarına satılması vardı. Devlet, koyunların toplanmasından, İstanbul'daki tüketicilere satılmasına kadar tüm sürece nezaret etmekteydi. Sistemin ana amacı; başkentin et arzını garanti altına almak ve fiyatların halkın ekonomik gücünü aşmayacak bir düzeyde kalmasını sağlamaktı. Uygulamaya göre, sisteme dâhil edilen kişiler, yani celepkeşler, hizmetleri karşılığında, tüm olağanüstü vergilerden (avarız) ve devlete yönelik öteki hizmetlerden muaf tutuluyorlardı.

İstanbul'un fethinden sonraki yıllarda ortaya çıkan *celepkeşan* sisteminde, celepkeş tayin edilen her kişinin, kendi sermayesiyle belirli sayıda koyunu satın alıp İstanbul'a getirmesi, kadı ve muhtesibin denetiminde narh bedeli üzerinden kasaplara satması gerekiyordu. Narh bedelinin nispeten düşük düzeyde tespit edilmesi, celepkeşlerin çoğu zaman bu süreçten zararlı çıkmalarına yol açıyordu. Bu bakımdan, sistem büyük sermaye gerektiren riskli bir işti. Zaten celepkeşler genellikle zenginler ve tefeciler arasından, çoğu zaman da istekli olmadan göreve getiriliyorlardı.

Celepkeşan sistemi, XVI. yüzyılın sonlarına doğru ortaya çıkan bir dizi gelişmeyle farklı bir yapı kazanmaya başladı. 1580'li yıllardan itibaren başlayan hızlı enflasyon, eyaletlerdeki koyun fiyatlarını



2- Beylik Zahire Ambarı'nın kitabesi

ve arpa için 50 pare olmuşsa da yine de piyasa fiyatlarının çok gerisinde kalmaktan kurtulamamıştır.

Osmanlı mali idaresinde vergilerin kaza içinde dağılımının bir mali otonomi esası çerçevesinde kaza halkına ya da daha doğru bir deyimle yöneticilerine bırakılması, mirî mubayaa alanında da geçerli bir prensipti. Nitekim merkezî yönetim, yalnız kazanın toplam yükümlülük miktarını belirlemekle yetiniyordu. Kazanın kadısı ve ayanı, her köy ve mahallenin kadı sicillerinde kayıtlı çift sayısını dikkate alarak her şahsın "hâl ve tahammülüne" göre bu miktarı kaza halkı arasında paylaştırıyordu.

XVIII. yüzyılın sonlarında Nizam-ı Cedid hareketinin bir parçası olarak, mirî mubayaa sisteminin yol açtığı haksızlıkları önlemek için mirî mubayaa yerine rayiç mubayaa yöntemi getirildi. Rayiç mubayaası, temel olarak mubayaa fiyatı bakımından mirî mubayaadan farklı bir nitelik taşıyordu. Rayiç mubayaa sisteminde fiyatın esas olarak gerçek piyasa fiyatı olması gerekiyordu. Ancak uygulamada, rayiç mubayaa fiyatı da gerçek piyasa fiyatı değildi. Rayiç mubayaa uygulamasının başlangıcında piyasa fiyatına oldukça yakın olarak tespit edilen ve "rayiç-i mutedile" olarak adlandırılan bu fiyat da zamanla piyasa fiyatlarının gerisinde kalmıştır.

Mirî mubayaada olduğu gibi kazalar arasında tertip yöntemiyle dağıtılan rayiç mubayaası, mirî mubayaadan farklı olarak, çoğunlukla kaza halkı arasında bir vergi gibi tevzi edilmiyor; üreticilerden, çiftlik ve ambar sahiplerinden, öşür geliri olarak elinde zahire bulunduran mültezimlerden isteniyordu.

Nizam-ı Cedid'in sona ermesiyle birlikte, rayiç mubayaası kaldırılarak yeniden mirî mubayaaya dönülmüştür. Kararda rayiç mubayaasının kaldırılmasına gerekçe olarak mubayaadan doğan mali yükün yalnızca üreticilere ve zahire sahiplerine düşmesi, iktisadi bakımdan güçlü olduğu hâlde zahiresi bulunmayan pek çok varlıklı kimsenin bu mali yükümlülüğün dışında kalması gösteriliyordu. Fakat uygulamada bu tarihten sonra da mirî mubayaa yanında rayiç mubayaa da varlığını sürdürdü. İstanbul'un iaşesinde bu iki yöntemden birlikte yararlanıldı. Buna göre bölgelerden rayiç ve mirî fiyatlarla satın alınacak zahire miktarları, ayrı ayrı tertip usulü üzerine dağıtılıyordu. Tertip edilen zahirenin kazalar arası dağılımı ve her kazanın, ürünü hangi iskeleye teslim edeceği ve mubayaanın kimin tarafından yapılacağı merkez tarafından belirleniyordu.

Mirî mubayaa bir vergi karakteri taşıdığından bazı gruplara tanınan vergi muafiyetleri mirî mubayaa için de geçerliydi. Öncelikle vakıf ve has köyler için bu durum söz konusuydu. Oysa rayiç mubayaası "ivaz"lı bir muamele ya da fermanlardaki deyimiyle "bey ve şira kabilinden" olduğundan bu mubayaa için muafiyet iddiaları geçerli değildi.

Gerek mirî ve gerekse rayiç mubayaasında ürünün aynen tahsil edilmesi gerekiyordu. Fakat herhangi geçerli bir nedenle aynen tahsil edilememesi hâlinde bedele çevriliyordu. Bedele çevrilirken tespit edilen fiyat, mubayaa için belirlenen fiyatın çok üstünde oluyordu. Devlet bu farkla hazinenin ürün olarak tahsil edememekten doğan zararını karşılamış oluyordu. Çünkü piyasadan alınacak olan zahirenin fiyatı, mirî ve rayiç fiyatların çok üstündeydi.

Mubayaacı olarak ya âyan, mütesellim gibi mahallî güç sahibi kişiler ya da merkezde görevli memurlar tayin ediliyordu. Mubayaacılara yapacakları ödemelere mahsuben Zahire Hazinesi'nden bir miktar peşin ödemede bulunuluyordu. Mubayaacılar da tıpkı


6- Şiş kebapcısı (İntizâmî)


7- Kasap (İntizâmî)

yükseltmiş, fakat bu artışlar İstanbul fiyatlarına yansıtılmamıştı. Bu yüzden celepkeşlerin masrafları, dolayısıyla katlandıkları ekonomik yük hızla artmış ve neticede İstanbul'a getirilen koyun sayısında ciddi azalmalar olmuştu. Bu süreçte koyunlarını getirmeyen celepkeşlerden nakdî bir aidat alınmaya başlanmıştı. Bu aidat kazalara göre belirleniyor ve iltizamla toplanıyordu. Kendisine aidat toplama yetkisi verilen kişilerin, bunun karşılığında İstanbul'a belirli sayıda koyun getirme zorunluluğu bulunmaktaydı. Kısaca, celepkeş artık sadece aidat ödemekle yükümlü hâle gelmiş, koyun temin etme sorumluluğu bir bütün olarak halka yüklenmişti.

XVII ve XVIII. yüzyıllarda İstanbul'un et ihtiyacı için değişik yaklaşımlar ve uygulamalar benimsenmişti. Koyun getirme işi belirli bir idari mekanizma dâhilinde tüccarlarla anlaşma yaparak sağlanmaya başlanmıştı. XVII. yüzyıl içerisinde kasapbaşılık idaresi tesis edilmiş ve et iaşesinin en baştaki sorumlusu olarak kasapbaşıya, yıllık bir bütçe tahsis edilmeye başlanmıştı. Artık İstanbul'un et ihtiyacı hem özel tüccarlarla anlaşma yapılarak hem de devlet adına görevlendirilen memurlar vasıtasıyla Rumeli'den koyun getirtilerek karşılanıyordu. Yapılan alımlarda devletçe belirlenen fiyatlar kullanılmaktaydı. Bu fiyatlar, uygulamanın ilk dönemlerinde piyasa fiyatlarına yakın bir düzeyde tespit edilmiş olduğundan, halka çok fazla yük getirmiyordu. Bununla birlikte, zamanla ortaya çıkan fiyat artışlarının mirî fiyatlara yansıtılmaması neticesinde, uygulamanın halka olan maliyeti oldukça yükselmişti. Dolayısıyla, halktan rayiç bedelle koyun satın alınması pratik olarak ayni bir vergi niteliği kazanmıştır. Bu uygulama dâhilinde XVIII. yüzyılın ikinci yarısında bir dizi ilave düzenleme getirilmiş ve böylece et iaşesi kurumsal bir yapı içerisinde ayni bir vergi ile sağlanmaya başlanmıştır. Bahsedilen düzenlemeler arasında koyun alımlarının tüm Rumeli'ye yaygınlaştırılması, alımların onda bir oranıyla yapılması, kullanılacak mirî fiyatların tüm bölgeleri kapsayacak şekilde koyun cinslerine göre belirlenmesi ve alımların gerekirse zorla yapılmasıydı. Ondalık ağnam olarak isimlendirilen bu kaideler silsilesi, bir bütün olarak 1783 tarihinden itibaren geçerlilik kazanmıştı.[7]

Ondalık ağnam olarak koyun tahsil edilmesi üç aşamada gerçekleşiyordu. İlk aşamada vergi konusunu oluşturan koyunların, sayım mevsiminde devletin

7 BOA, HH, nr. 14148 (1209/1794-5).

kapan tüccarları gibi bunun bir kısmını çiftlik sahiplerine ve çiftçilere "orakçı akçesi" adıyla daha sonra verecekleri zahire karşılığında kredi olarak dağıtıyorlardı. Mubayaa ücreti olarak her 10 kilede 1 kile "ondalık" alan mubayaacılar, bu zahireyi İstanbul'a getirerek kapanda satıyorlar ve böylece mubayaa işinden önemli kazançlar sağlıyorlardı.

Gerek mirî ve gerekse rayiç mubayaa usulü, çok çeşitli yolsuzluklara neden oluyordu. Mubayaacı olarak tayin edilen kişiler, bu vesile ile halka çok çeşitli haksızlıklar yapıyorlardı. "Kolcu akçesi ve tuzluk ve yazıcı ve keyyal ücretleri" gibi çeşitli adlar altında haksız isteklerde bulunuyorlar, zahireyi hileli kilelerle ölçüyorlar, ürün yerine para istiyorlar, halka teslim ettikleri ürünün bedelini ödemiyorlardı. Devlete de aldıkları zahire yerine düşük kaliteli, karışık zahire teslim ediyorlardı. Tertip edilen zahirenin mahallinde kaza halkı arasında dağılımında da çeşitli haksızlıklar yapılıyordu. Mahallî güç sahibi kişiler ve zengin çiftlik sahipleri kendi hisselerini de küçük çiftçilere yüklüyorlardı.

Satın alınan zahireler ya mahallindeki ambarlarda ya da doğrudan doğruya İstanbul'a taşınarak Tersane-i Âmire'deki mirî ambarlarda depo ediliyordu. Depo edilen bu zahireler, ihtiyaç durumuna göre askerî tayinatlar veya İstanbul'un iaşesi için kullanılıyordu. İstanbul'da kapana zahire gelmediği için darlık çekilen kış aylarında Tersane ambarlarından fırıncılara, İstanbul kadısının ilamı üzerine zahire dağıtılıyordu.

Rayiç ve mirî mubayaa sistemlerinin bir arada uygulanmaları 1830'lara kadar sürdü. Bu tarihte yine rayiç mubayaa uygulaması kaldırılmıştır. Mirî mubayaa tertibatından 1828 yılına kadar halkın zimmetlerinde kalan miktarlar bağışlanmış, bu tarihten sonra tertip edilecek miktarların tamamen tahsil edilerek askerî tayinatlar için kullanılması kararlaştırılmıştır. Nihayet 1839'da Tanzimat'la birlikte mirî mubayaa tertibatı tamamen kaldırılmıştır. Böylece İstanbul'un iaşesi, tamamen serbest piyasa şartlarına bırakılmıştır.

İstanbul gibi nüfusu yarım milyona yaklaşan dev bir şehrin iaşesi, XVIII. yüzyılın sonlarına kadar devletin de desteğiyle kapan tüccarı tarafından sağlanmıştı. Ancak kapan tüccarının kendi mali imkânlarıyla İstanbul'un iaşesini sağlama konusunda yetersiz kalmaya başlaması, Zahire Nezareti'nin kurulmasıyla sonuçlanmıştır. Modern anlamda bir iktisadi devlet teşebbüsü niteliği taşıyan nezaret, İstanbul'un iaşesinin sağlanması için zahirenin mahallinde satın alınmasından depolanmasına, merkeze taşınmasına ve dağıtımına kadar varan, bir dizi faaliyeti üstlenmişti.

Zahire Nezareti, özel kesimin küçük birimler hâlinde yürüttüğü bir faaliyetin daha büyük ölçekli olarak düzenlenmesinden daha öte bir nitelik taşıyordu. Çünkü Zahire Nezareti normal bir alıcı gibi hareket etmiyor, özellikle fiyat politikası aracılığıyla piyasa mekanizmasına önemli ölçüde müdahalede bulunarak, geniş kesimlerin gelirlerini etkileyen yeniden dağıtıcı bir politika izliyordu. Zahire Nezareti tarafından yapılan mubayaalar, uygulanan düşük fiyatlar nedeniyle bir ölçüde vergi niteliği taşıyor ve kırsal kesimden İstanbul halkının ve devletin lehine gelir transferine yol açıyordu. Devlet bu politikası ile hem İstanbul piyasasında zahire fiyatlarındaki artışları bir ölçüde sınırlandırmakta başarılı oluyor, hem de memurunu ve askerini daha ucuza besleme imkânını buluyordu. Fakat bir de madalyonun öbür yüzü bulunuyordu. Mubayaalardan doğan mali yükü taşıyan üretici kesim açısından bu mubayaalar, her türlü üretim heveslerini kırıcı bir etki yapıyor; pazarın gelişmesini engelliyor ve böylece zirai üretimi sınırlayıcı bir sonuç yaratıyordu.

KAYNAKLAR

Güçer, Lütfi, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul 1964.

Güçer, Lütfi, *"XVII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi"*, *İFM*, 1949–50, c. 11, sy. 1–4, s. 397–416.

Güran, Tevfik, *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, İstanbul 1998.

Güran, Tevfik, *"İstanbul'un İaşesinde Devletin Rolü (1793–1839)*, *İFM*, 1986, c. 44, sy. 1-4, s. 249–255.



8- Tavukçular (İntizâmî)

görevlendirdiği ve sayıcı adı verilen memurlarca sayılması ve tahsil edilmesi işlemi yapılıyordu. İkinci aşamada koyunlar sevk edilirdi. Yaz aylarında koyunlar doğrudan İstanbul'a gönderilirken, ihtiyaca göre bir süre kışlaklarda bekletilebilmekteydi. Kış mevsiminde ise daha önce kışlaklara yerleştirilmiş olan koyunlar, şehre getiriliyordu. Kışlaklar bugünkü Doğu Trakya bölgesinde (Edirne ve Tekirdağ çevresi) bulunmakta ve devlet tarafından halktan kiralanarak yine devletçe işletilmekteydi. Kışlaklardan her dönem faydalanılıyordu, ancak onlar özellikle kış dönemi boyunca İstanbul'un koyun arzının teminat altına alınmasını sağlamaktaydı. Kışlakların kullanılmasında öncelik mirî koyunlara ait olmasına rağmen, özel koyun tüccarları da kışlak kiralayabilmekteydi. En önemli kışlaklar Velimeşe, İpsala ve Kuleli kışlaklarıydı. Üçüncü aşamada ise şehre getirilen koyunlar, devlete ait salhanelerde kesilerek önceden belirlenen kişilere ve/veya kurumlara tahsis ediliyordu. Kesilen etin tayin yerlerine gönderilmesi satırcı ismi verilen kişilerce günlük olarak gerçekleştirilmekteydi. Satırcılara yaptıkları işin karşılığında kıyyede sekiz dirhem et, bedelsiz olarak terk ediliyordu.

İstanbul'da halkın et ihtiyacını karşılayacak şekilde hem devlete hem de mülkiyeti ve işletilmesi kasap ustalarına ait olan salhaneler mevcuttu. Osmanlılar salhane ve kasap dükkânlarının açılmasını sıkı koşullara bağlamış, sağlık açısından uygun olacağı düşüncesiyle kesim işlemleri ve onunla bağlantılı olan dericilik faaliyetlerini, yerleşim yerlerinden uzak bölgelere kaydırmıştı. İstanbul'un en eski salhane grubu Yedikule'de surdışında bulunan alanda Fatih döneminde inşa edilmişti. Şehrin nüfusunun ve et talebinin artmasıyla birlikte, Eyüp, Galata, Kasımpaşa, Ortaköy ve Üsküdar'da yeni salhanelerin yapıldığı anlaşılmaktadır.

Ondalık koyunlardan sağlanan etin önemli bir kısmı başkentteki askerî birliklere sarf edilmekteydi. Mirî koyunlardan bir kısmı ise halkın et ihtiyacının karşılanmasına katkıda bulunmak için canlı olarak kasap esnafına (piyasa fiyatlarıyla) satılmaktaydı. Ondalık ağnam Rumeli kıtası, dört kola ayrılarak tahsil ediliyordu: Bahar, Yenişehir-Selanik, Dobrice-İvraca ve Samako. Bunlardan Samako Kolu, koyunlarının sıcağa dayanıksız olmasından dolayı, kış dönemi tüketimine ayrılmaktaydı. Kasapbaşı, her kola ayrı bir sayıcı tayin etmekteydi. Bunlar, devlet adına koyunların alım ve sevk edilmesinden sorumluydular. Sayıcılar bu işlemi kâhya ve çoban ismi verilen kişileri istihdam ederek gerçekleştirmekteydiler. Sayıcıların halka baskılarının iyice artmasından dolayı, Tanzimat'tan sonra sayıcılık vazifesi kaldırılmış ve kabzımal adı verilen kişilerce tahsile başlanmıştır.



9- Seyyar ciğerci

Tüm bu görevlilere yaptıkları hizmetlerinin karşılığında, başkalık ismiyle sürü başına belirli miktarda (canlı) ücretsiz koyun verilmekteydi.

1845'li yıllardan sonra verginin tahsilinde ortaya çıkan baskı ve yolsuzlukları azaltmak ve vergi kazancını yükseltmek amacıyla iltizam usulüne geçilmiştir. Bu usul bazı yöntem değişiklikleriyle beraber, verginin kaldırıldığı tarihe kadar sürdürülmüştür. 1858 yılında ondalık ağnam, sebep olduğu yolsuzluklardan dolayı öteki ağnam vergileriyle birlikte kaldırılmış ve koyunun bir yıllık hasılatı üzerinden hesaplanan tek bir vergi alınmaya başlanmıştır.[8] Bu tarihten sonra et tayinatının kapsamı hayli daraltılmış; et verilmeye devam edilen kişilerin tayinatı ise piyasa fiyatlarıyla ve mültezimler vasıtasıyla temin edilen koyunlarla karşılanmıştı.

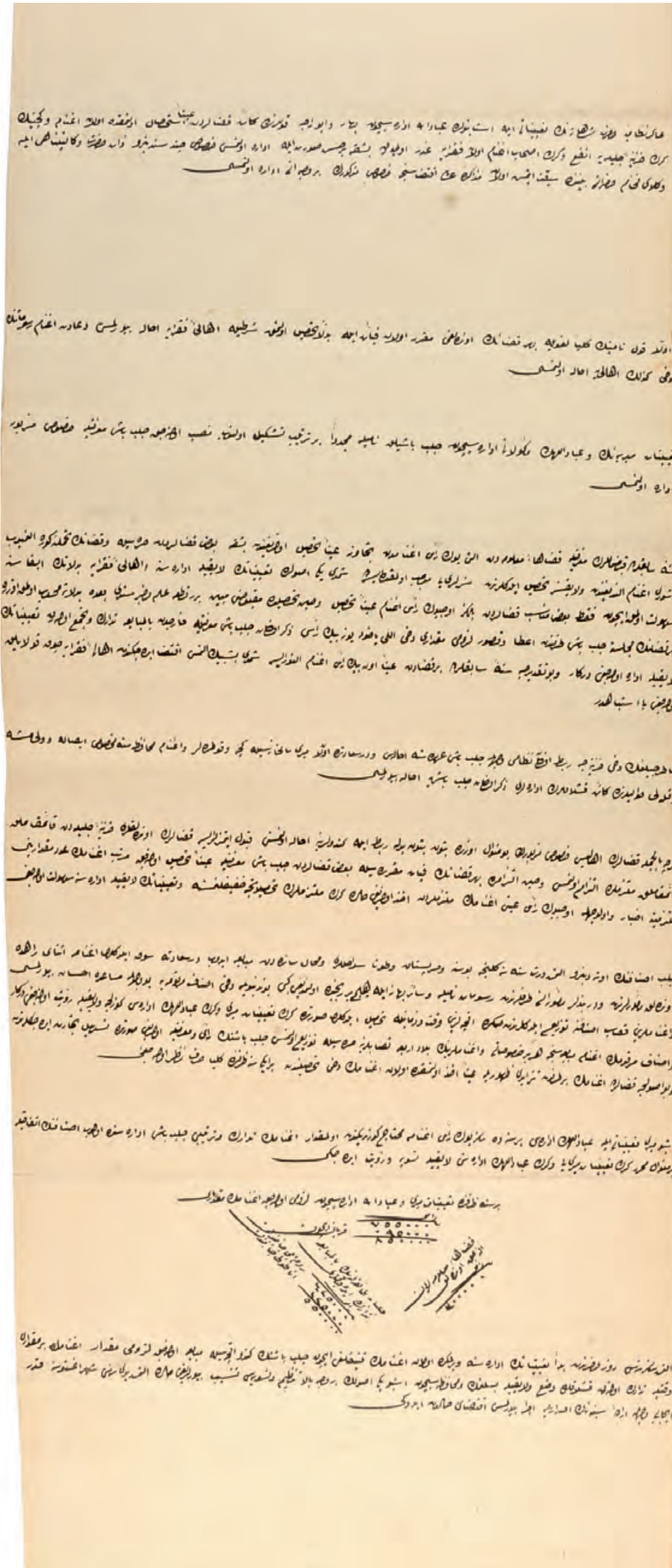
Ondalık ağnamın uygulandığı yıllarda tayinat sahipleri dışında kalan İstanbul sakinlerinin et ihtiyacı, büyük ölçüde özel tüccarlar vasıtasıyla getirilen koyunlardan karşılanıyordu. Bununla birlikte et temini piyasaya bırakılmasına rağmen, devlet bu hususa çeşitli şekillerde müdahalede bulunmaktan kaçınmıyordu. Yöneticilerin başkent halkının iaşesine verdikleri önem, her ne kadar tayinat sahiplerinin ihtiyacına verdikleri kadar olmasa da, azalmadan devam etmişti. Ondalık koyunlardan her yıl bir kısmının esnaf vasıtasıyla halka arz edilmesi bu ilginin açık bir ifadesiydi. Ayrıca, bazen mirî koyunları tedarik etmekle görevli olan kasapbaşıya, halk için koyun sağlama vazifesinin de yüklendiği görülüyordu. Devletin, taşra yöneticilerine sürekli emirler yazarak celeplere yardım edilmesini istemesi ve tüccarlara bazı teşvikler sağlaması aynı anlayıştan kaynaklanıyordu. İstanbul'un ihtiyacı için koyun getiren tüccarlardan yol esnasında çeşitli adlarla vergi vb. aidatlar talep edilmesi yasaklanmıştı. Halkın koyun ihtiyacının karşılanması çabaları dâhilinde, Tanzimat'tan bir süre sonra, tüccarların şehre koyun getirmeleri sürecini örgütlemek amacıyla bir celepbaşı tayin edildiği görülmektedir.[9] Öte yandan, et ihtiyacının karşılanması amacıyla özellikle XIX. yüzyıldan itibaren Anadolu'daki bazı büyük aşiretlere İstanbul'a her yıl belli miktarda koyun sevk etme zorunluluğu da yüklenmişti. Mesela, Anadolu'daki Cihanbeyli aşiretinin İstanbul'a yıllık 100.000 baş civarında koyun sevk etme zorunluluğu vardı. Öte yandan, bazı zamanlarda tüccarların koyun getirmesine yönelik birtakım zorlayıcı uygulamalara başvurulurken, ihtiyaca göre büyükbaş hayvan tedarikine de çalışılıyordu.

İstanbul'un yıllık koyun ihtiyacı ve tüketimi hususunda bazı tahminlerde bulunmak mümkündür. Koyun ihtiyacını belirleyen temel unsur, şehrin nüfusu ve bu nüfus dâhilinde tayinat sahiplerinin miktarıydı. Bu iki grubun sayı olarak artması, et ve diğer gıda maddelerinin talebini de artırıyordu. Gerek başkent nüfusunun ve gerekse devletten tayinat alanların hacminin zaman içerisinde bir genişleme gösterdiği bilinmektedir. Bu yüzden XIX. yüzyıldaki koyun ihtiyacının önceki devirlere göre daha yüksek düzeyde olması gerekir. Şehrin et ihtiyacının düzeyi hakkında en sağlıklı tahminler XIX. yüzyıla aittir. Bu yüzyılın ikinci yarısı itibariyle yetkililerin yaptığı hesaplamalara göre, İstanbul'un senelik koyun ihtiyacı (kurbanlık koyun dâhil), 850.000 baş idi. Bu rakamın 300.000 başı devletçe et tayinatı tahsis edilen kitlenin, 550.000 başı ise başkent sakinlerinin ihtiyacını yansıtıyordu.[10] Bununla birlikte, bu rakama kaçak (denetim dışı) kesilen koyunlar ile diğer hayvanlardan edinilen et miktarları dâhil edilirse, toplam seviyenin bir miktar daha da yükseleceği açıktır.

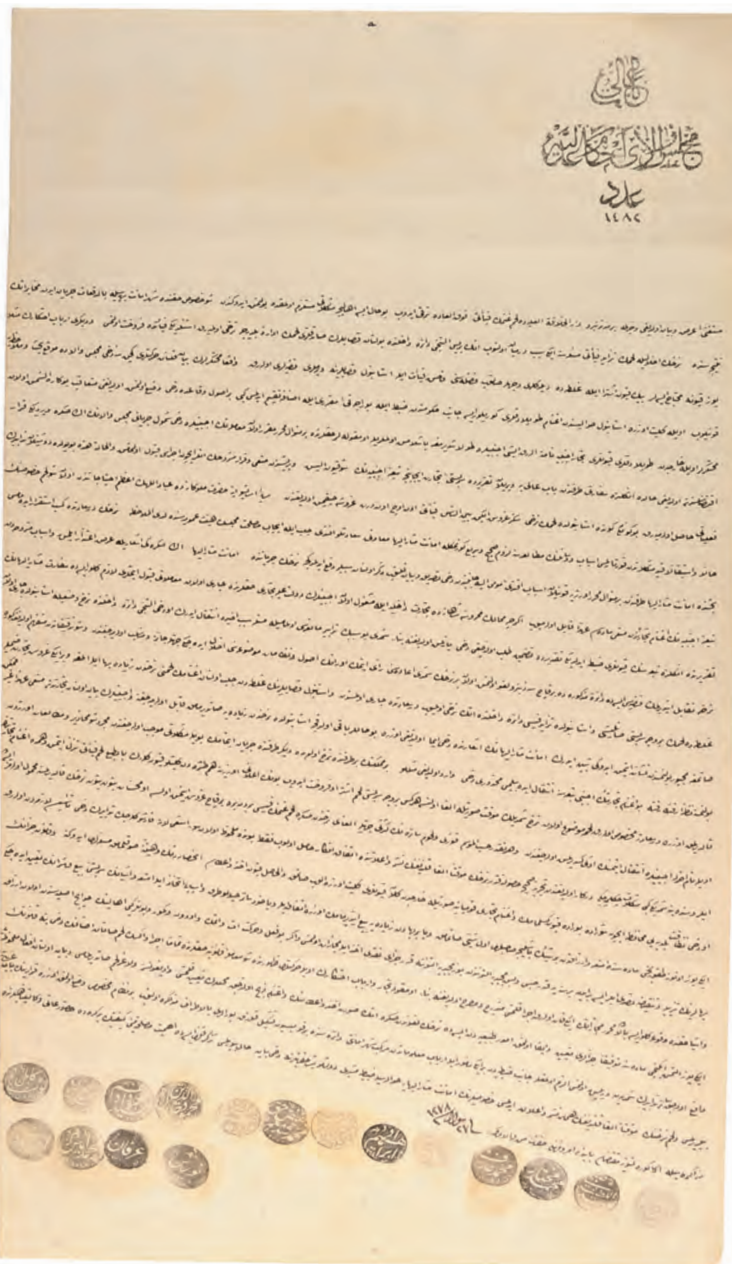
8 BOA, İ.MMS, nr. 473 (1274/1857-8).

9 BOA, İ.DH, nr. 9272 (1264/1848-9).

10 BOA, İ.MVL, nr. 6841 (1267/1850-1).



10- “İstanbul’da koyun ticareti, kesilmiş hayvanların nasıl muhafaza edilip pazarlanacağı, celepbaşı, celepler ve kasapların uyması gereken kurallar, ondalık resminin nasıl toplanacağı ve ayrıca İstanbul halkının bir yılda kurban bayramında ve sair zamanlarda tükettiği et miktarı hakkında 19 Mayıs 1851 tarihli meclis mazbatası (BOA, İ. MVL, nr. 210/6841).



11- İstanbul’da et fiyatının yükselmesinin yol açtığı sıkıntılar üzerine alınan tedbirlere dair 1862 tarihli arz tezkeresi ve padişahın iradesi (BOA, İ.MMS, nr. 25/1077)

İstanbul halkının et ihtiyacı ağırlıklı olarak tüccarlar vasıtasıyla getirilen koyunlarla karşılanıyordu. Ancak ondalık ağnamın uygulandığı dönemde devlet alımlarının yoğunlaşması, özel tüccarın şehre getirdiği koyun miktarının azalmasına yol açmıştı. XIX. yüzyılın ortalarından itibaren, devlet alımlarının payı tekrar azalmış ve alımlar tayinat sahiplerinin ihtiyacını karşılayacak düzeye indirilmiştir. Yukarıda belirtildiği gibi devlet, bir süre sonra koyun vergilerini tamamen nakit olarak tahsil etmeye başlamış ve kendi bağımlılarına vereceği eti de piyasadan satın alma yoluyla karşılamaya başlamıştır. İstanbul’un koyun ihtiyacı ağırlıklı olarak Rumeli’den karşılanmaya devam

edilirken, Anadolu'dan getirtilen koyun miktarında eskiye oranla artış gerçekleştiği görülmekteydi.

İstanbul'un et talebi içinde şehre sevk edilen az miktarda kuzunun küçük de olsa bir payı bulunmaktaydı. Kuzuların şehre gelişi her yıl 6 Mayıs'tan (rûz-ı Hızır) başlayarak haziran sonlarına kadar devam ediyordu. XVIII. yüzyıl ortalarında, Balkancı adı verilen ve daha çok dişi koyun alım-satımıyla uğraşan tüccarlar, her yıl yaklaşık 30.000 baş dişi koyunu Rumeli'den satın alarak şehre getiriyorlardı.[11] Balkancılar, getirdikleri koyunları genellikle Üsküdar çevresindeki kışlaklara yerleştiriyorlar ve ardından, bunlardan doğan kuzularla birlikte şehre arz ediyorlardı. XIX. yüzyılda, şehre gelen kuzuların miktarı 20.000 baş civarındaydı ve bunlar, İstanbul'a yakın kazalardan (Büyükçekmece, Küçükçekmece, Çatalca ve Terkos) ve çiftliklerden sağlanıyordu. Kuzular, koyunlarda olduğu gibi, kasaplara dağıtılıyor ve esnaf salhanelerinde kesildikten sonra halka satılıyordu.[12] Kışın uzaması nedeniyle koyunların zamanında yaylaklara çıkarılamaması ve bu yüzden kuzuların zayıf kalması hâlinde, cari narhtan kuzu temin edilemiyordu. Bu tür durumlarda, kuzuların bizzat sahipleri tarafından rûz-ı Hızır'dan bir gün önce Yedikule civarına getirilmesine ve Kurban Bayramı'nda olduğu gibi dört gün süreyle İstanbul ve Eyüp, Galata ve Üsküdar'da (Bilad-ı Selase) ayaktan satılmasına izin veriliyordu. Ayrıca, geliri bir kuzunun tamamını alamayacak kadar olanlar da hesaba katılarak, bu zaman aralığında camilerin çevresinde kesim ve narh düzeyini aşmadan, halka satış yapılmasına müsaade edilirdi. Bu satış ve kesim serbestîsiyle esas olarak kuzu arzını artırıp fiyatların düşürülmesi hedeflenmişti.[13] Normal zamanlarda devlet, kuzuların gizlenmeden, başka yerlere sevk edilmeden veya madrabaz ve muhtekirlere satılmadan İstanbul'a getirilmesini sağlamak için özel bir mübaşir görevlendiriyor ve ayrıca yerel görevlilere yardım etmeleri için emirler yolluyordu.

Tayinat sahipleri için sarf edilecek kuzular ise devletçe görevlendirilen sayıcılar vasıtasıyla satın alınıyordu. Silivri, Ereğli, Tekirdağ, Burgaz, Hayrabolu, Cisriergene, Malkara, Dimetoka, İpsala, Ferecik, Evreşe ve Gelibolu sayıcıların kuzu alımı yaptığı başlıca kazalardı. Bununla birlikte aşırı ihtiyaç zamanlarında alımlar Dobrice ve havalisine kadar uzanıyordu. Koyunda olduğu gibi, kuzu mubayaasında da sayıcılarla muhtekirler arasında sürekli bir rekabet bulunmaktaydı. Muhtekirlerin hareket alanını sınırlamak için, mubayaa iznini gösteren ferman ibraz edilmedikçe, kuzu alımına izin verilmesi yasaklanmıştı. Devletin tahsis ettiği kuzu eti tayinatı saray dâhilinde bulunan az sayıdaki kişiyle sınırlı kalmaktaydı.

Diğer İhtiyaç Maddelerinin Temini

Hububat ve et dışında başkent halkının iaşesi daha pek çok malın düzenli tedarikini gerektiriyordu. Yiyecek, yakacak ve giyecekle bağlantılı olan bu malların tedarikinde talebin şiddetine göre farklı uygulamalar ortaya çıkabiliyordu. Temini gereken gıda malları arasında yağ önemli kalemlerden birini oluşturuyordu. Bu kalem içerisinde sadeyağ, don yağı ve çerviş yağı yer almakta ve bunlar genellikle, birlikte ve benzer yerlerden benzer yöntemlerle temin edilmeye çalışılmaktaydı. Rumeli vilayetleri ile Eflak ve Boğdan, koyun dışında yağ ve balmumu arzı için en önemli bölgeyi oluşturuyordu.[14] Saray mutfağı için Hemşin kazasından ve Silistre'den de balmumu tedarik edilmekteydi.[15] İstanbul'da kasaplarda kesilen koyunların yağı mum işleyenlere verilirdi. Koyunların derisi ise debbağ esnafının ham maddesini oluşturmaktaydı. Esnafın deri, mum vb. ham maddelerde sıklıkla problem yaşadığı ve bu nedenle bu gibi ürünlerin ihracatına yasak getirildiği görülmektedir.[16]

Eflak'tan binlerce tona ulaşan sadeyağ Varna Limanı üzerinden İstanbul'a transfer edilmekteydi. Kefe, İstanbul'a yağ gönderen yerlerden biriydi. XIX. yüzyıla doğru Boğdan'da üretilen yağın tamamının kapan tüccarı tarafından alımı sağlanıyordu. İstanbul'a getirilen malların ticaretinde un kapanı yanında yağ ve bal kapanları da mevcuttu. Un kapanı tüccarları, zahire ticaretini gerçekleştirirken, yağ ve bal ticareti Galata yağ kapanı ile İstanbul bal kapanı tüccarlarının elindeydi. Bal ve yağ ticareti yapan tüccarlar da kendi aralarında ihtisaslaşmaya gitmişlerdi. Tüccarlar Şumnu'dan da yağ alımı yapıyorlardı. Sadeyağın İstanbul'a ulaşması ağustos ve eylül aylarında gerçekleşiyordu. Diğer yağlar ise eylülden sonra gelmekteydi.[17] XIX. yüzyılın ikinci yarısı itibariyle askerlerin ihtiyacı olan sadeyağ, tüccarlarla anlaşma yapılarak sağlanıyordu. Anlaşmalarda

11 BOA, C.BL, nr. 3949 (1184/1770-1).

12 BOA, İ.MVL, nr. 765 (1258/1842-3); BOA, İ.DH, nr. 3714 (1259/1843-4).

13 BOA, İ.MV, nr. 4927 (1266/1849-50); BOA, HH, nr. 29680.A (1249/1833-4).

14 BOA, C.İKTS, nr. 653 (1163/1749-50).

15 BOA, C.SM, nr. 6920 (1230/1814-5).

16 BOA, C.İKTS, nr. 1064 (1216/1801-2).

17 BOA, HH, nr. 4999 (1218/1803-4); BOA, C.BL, nr. 4005 (1195/1780-1).



12- Uzunçarşı meyvecileri (İntizâmî)

tüccarların, yağı nereden temin edebilecekleri belirtiliyordu. Aksi takdirde İstanbul piyasasından düşük kalitede yağ satın alınarak teslim edilebiliyordu. İstanbul sakinleri için gerekli olan sadeyağ, Anadolu ve Rumeli'den tüccar ve üreticileri teşvik etmek suretiyle karşılanıyordu. Bunun için, İstanbul piyasasında sadeyağa uygun fiyat vermek gerekli görülmüştü. Bu anlayış, aynı tarihlerde öteki yiyecek maddelerinin temini için de geçerliydi. Tanzimat'tan sonra, devletin genel bir kaide olarak, temel malların arzında askerin ihtiyacı söz konusu olduğunda çeşitli tertipler yaptığı ve gerekirse özel memurlar görevlendirdiği, kısaca daha fazla müdahaleci davrandığı görülürken; İstanbul sakinlerinin ihtiyacı için üretici ve tüccarlara birtakım teşvikler vermek ve çeşitli engelleri ortadan kaldırmakla yetiniyordu.

Rumeli ve özellikle de Karadeniz bölgesi don yağı için temel tedarik alanıydı. Silistre'den getirilen don ve çerviş yağı kara üzerinden Varna'ya ulaştıktan sonra gemilerle İstanbul'a getirtilmekteydi. Don yağı ayrıca İstanbul'da kesilen hayvanlardan da elde edilmekte ve kasapbaşı tarafından belirli yerlere düzenli olarak verilmekteydi. Tophane ve donanmanın ihtiyaçları için de kullanılan don yağı, Eflak'tan da gönderilmekteydi. Don yağı İstanbul'da mumcu esnafınca kullanılırken, çerviş yağı bakkallara ve halka satılırdı. Don ve çerviş yağının naklinde hayvan derisinden yapılmış torbaların tercih edildiği anlaşılmaktadır.

Zeytin ve zeytinyağı kitlelerin ihtiyaç duyduğu önemli bir tüketim malı niteliğindeydi. Zeytinyağı farklı amaçlarla kullanılmaktaydı. Yiyecek amacı dışında; deniz fenerlerinde yakma amacıyla, donanma kalyonlarında, hayvanların koşum takımlarında tüfek ve kılıçların temizlenmesinde de zeytinyağı kullanılmaktaydı. Öte yandan zeytinyağı sabun yapımı için de temel bir girdi niteliğindeydi. Dolayısıyla İstanbul'un zeytinyağı temini sabun tedarikiyle birlikte düşünülmekteydi. Zeytinyağının başlıca tedarik yerleri Midilli Adası, Ayvalık, Edremit, Kemeredremid gibi Ege sahillerini çevreleyen bölgelerle


13- Şekerciler (İntizâmî)


14- Bir şekerci dükkânı (İBB Atatürk Kitaplığı)

Atina'ya yakın vadiler idi.[18] Öte yandan İzmir, Girit, Eğriboz ve Ayvalık gibi yerlerde İstanbul'un ihtiyacı için tesis edilmiş sabunhaneler vardı ve buraların zeytinyağı ihtiyacı da etraftan karşılanmaktaydı.[19]

İstanbul'un iaşesinde bir dizi gıda maddesi önemli yer tutmaktaydı. Pirinç, Mısır'dan getirtildiği kadar, Filibe ve Tatarpazarı gibi kazalarda ve devlete ait pirinç tarlalarında da yetiştirilmekteydi. İlerleyen dönemlerde Pazarcık ve Beypazarı pirinç getirtilen yerler arasına katılmıştı. Mısır aynı zamanda İstanbul'un mercimek, şeker ve kahve ihtiyacı için de önemli bir tedarik bölgesiydi. Bu malların, memleketin hangi yöresine gelmişse, oradan ihtiyaca göre İstanbul'a sevki istenebiliyordu.[20] Peksimet daha ziyade donanma askerleri için hazırlanan bir gıda malıydı. Tekirdağ, Gelibolu, Çanakkale'de askerler için Bursa, İzmir, Ahyolu, Tekirdağ vb. yerlerde de İstanbul'un iaşesi için peksimet hazırlanırdı.[21] Nohut Bandırma, Tavşanlı, Sandıklı, Edremit, Uşak, Afyon gibi daha ziyade Batı Anadolu bölgesindeki kazalardan temin edilmekteydi.[22] Kuşadası'ndan susam sağlanırken, soğan Kocaeli ve çevresinden temin ediliyordu. Kocaeli, Adapazarı ve çevresi tavuk ve yumurta arzı bakımından da önem taşımaktaydı. Silivri'den Tekirdağ'a uzanan bölge, bu tür tüketim mallarının önemli bir tedarik merkeziydi.[23] Aynı şey İstanbul'u Anadolu yakasından çevreleyen bölgeler için de geçerliydi.

İstanbul'a Eflak, Rumeli ve bazı Karadeniz limanlarından büyük miktarlarda tekerlek ve tulum peyniri gönderilmekteydi. İzmit, peynir arzında da öne çıkıyordu. Selanik, Gelibolu, Mora Adası İstanbul'a peynir gönderen bölgeler arasındaydı. Taze meyve, zeytin, pekmez ve turşu gibi hacimli ve nispeten ucuz mallar Marmara Denizi etrafını çevreleyen ovalar ve vadilerden getirtiliyordu. Bu yüzden, söz konusu bölgelerde bahçıvanlık faaliyetleri gelişmişti. Maltepe, Pendik, Kartal'dan Gebze ve Hereke'ye kadar uzanan bölge halklarının yetiştirdikleri meyve ve sebzeler, tüccarlar vasıtasıyla İstanbul piyasasına sunulmaktaydı. Gemilerle iskelelere getirilen meyveler buralardan halka ve pazarcılara satılırdı. Bayındır çevresinde turfanda meyve ve sebze İzmir üzerinden İstanbul'a gönderilirdi.[24]

18 BOA, C.AS, nr. 25992 (1148/1735-6); BOA, C.BL, nr. 4814 (1230/1814-5).

19 BOA, C.İKTS, nr. 875 (1231/1815-6); nr. 2098 (1195/1780-1).

20 BOA, C.İKTS, nr. 159 (1259/1843-4); nr. 280 (1213/1797-8); BOA, C.ML, nr. 3013 (1120/1708-9); BOA, C.BL, nr. 4246 (1198/1783-4).

21 BOA, C.BL, nr. 3134 (1221/1806-7).

22 BOA, C.BL, nr. 4166 (1217/1802-3).

23 BOA, C.BL, nr. 1707 (1205/1790-1).

24 BOA, C.SM, nr. 3263 (1206/1791-2); BOA, C.BL, nr. 1101 (1215/1800-1).



15- İstanbul peltecileri (İntizâmî)

Tuz, kitleler için temel bir tüketim maddesiydi. İstanbul'a Eflak'tan bal ve balmumu yanında her yıl belirli miktarda kaya tuzu sevk edilirdi. Tuna havzasında bulunan kazalardan (Tırnova, Ziştovi, Rusçuk, Pravadi, Osmanpazarı, Hezargrad ve Silistre) da İstanbul'a bal sevk edilirdi.[25] İzmit, Mudanya, Gemlik ve çevresinden İstanbul'a üzüm gönderilmekteydi. Bu mallar Boğaz etrafındaki gayrimüslim tüccarlar tarafından gizlice satın alınmakta ve sirke, şıra ve şarap gibi malların üretiminde kullanılmaktaydı. Hem vergi kaybına hem de İstanbul'un üzüm arzına zarar veren bu faaliyetlerin sonlandırılması için yetkililer, aralıksız mücadele etmekteydi. Şam'dan her yıl saray için, belirlenen miktarda üzüm, kayısı, fıstık ve zeytin gelmekteydi. Kuru üzüm ve incir yine Batı Anadolu'dan sağlanmaktaydı. Fındık, Trabzon ve Giresun bölgesinden, kestane ise Bursa tarafından getiriliyordu. İstanköy ve Sakız adaları, İstanbul'a turunçgillerin arz edildiği önemli bir üretim yeriydi. Buralardan saray için limon suyu, turunç, ağaç kavunu vb. mallar düzenli olarak gönderilmekteydi.[26]

İstanbul'un yakacak ihtiyacını karşılamak için özellikle kış aylarında odun ve kömüre yoğun ihtiyaç duyuluyordu. Odun, ağır ve hacimli bir mal olarak İstanbul'a yakın çevrelerden getirilirdi. Gemicilerin İstanbul'a getirdikleri odun, belirlenen narh fiyatıyla satılırdı. Ancak burada da büyük tüccarlar şehre gelen odunu toptan daha düşük bedelle alıp esnafa ya da diğer taliplilere daha yüksek fiyatla satmaktaydı. Bu tür faaliyetlere karşı sürekli emirler çıkarılmakta ve denetim mekanizmaları oluşturulmaya çalışılmaktaydı. Şehre odun nakliyesi için Tersane'de ve uygun görülen diğer yerlerde kayıklar inşa ediliyordu. Kocaeli, Adapazarı ve çevre kazalar ile Tekirdağ, Edirne, Silivri, Çorlu, Çatalca gibi Trakya bölgesi kazalarından düzenli olarak odun tertip edilmekteydi. Karadeniz'in Rumeli'ye kıyısı olan şehirler kadar Amasra, Bartın, Sinop, vs. Orta ve Doğu Karadeniz limanlarından da İstanbul'a odun sevk ediliyordu. Öte yandan, Yalova çevresinde bulunan dağlık alanlardan düzenli olarak odun kesilmekte ve deniz yoluyla İstanbul'a gönderilmekteydi. Odunun iskelelere naklinde katır ve beygirlerden yararlanılmaktaydı. Kesme işlemleri daha ziyade mayıs-kasım arasında gerçekleştiriliyor ve kış olmadan İstanbul'un ihtiyacının hazır edilmesine çalışılıyordu.[27] XIX. yüzyılda askerî birliklerin odun ve kömür ihtiyacı, seraskerlikten bu iş için tayin edilen memurlar vasıtasıyla alım yerlerinden getirtiliyordu. Öte yandan İstanbul halkının ihtiyacının karşılanmasında odun ve kömür ticaretiyle uğraşanların kesim, nakliye ve benzeri hususlarda karşılaştıkları engeller kaldırılmakta ve çeşitli teşvikler verilmekteydi.

İstanbul'un kereste ihtiyacı da önemli miktarlara varıyordu. Kereste getirtilen yerler odun temin edilen yerlerle paralellik gösteriyordu. İstanbul halkının başta inşaat amacıyla olmak üzere kereste ihtiyacı Karadeniz havzasındaki muhtelif kazalardan ve Ahyolu ve Silivri'deki ormanlık bölgelerden temin edilmekteydi. Hangi bölgeden hangi vasıfta ve ölçülerde kereste getirileceği önceden

25 BOA, C.BL, nr. 7047 (1205/1790-1).

26 BOA, C.SM, nr. 292 (1138/1725-6); nr. 3883 (1244/1828-9); BOA, C.BL, nr. 2881 (1186/1772-3).

27 BOA, HH, nr. 5003 (1220/1805-6); BOA, C.BL, nr. 243 (1173/1759-60); nr. 284 (1179/1765-6); nr. 1589 (1146/1733-4); nr. 1953 (1165/1751-2).



16- Bir İstanbul sebzecisi (İntizâmî)

belirlenmekteydi. Deprem ve yangın gibi olağanüstü hâllerde kereste talebi arttığı için ilave tedbirlere başvurulmaktaydı. Öte yandan İstanbul'da Tersane ve Tophane gibi kurumların ya da inşası düşünülen resmî binaların kereste ihtiyacının da karşılanması gerekiyordu. Bu amaçla İzmit, Sakarya, Gemlik, Gönen gibi Marmara havzasındaki kazalardan ve ayrıca Karadeniz'in değişik yörelerinden kereste alımları yapılıyordu. Gerekli görüldüğünde daha farklı yerlerden de kereste getirtilebiliyordu. İstanbul'a yakın bazı nahiyelerin halkının olağanüstü vergilerden muafiyeti karşılığında devlete belirli miktarlarda odun, kereste vb. malzeme temin ettikleri görülmektedir. İzmit'te ise İstanbul'un kereste ihtiyacı için görev yapan bir reaya grubu olduğu anlaşılmaktadır.[28]

İstanbul'un kömür ihtiyacı da yine odun teminiyle bağlantılı olarak gideriliyordu. Çünkü kömür, genellikle odun yakılarak hazırlandığı için odun arzı kömür arzıyla paralel gerçekleşmekteydi. Bununla birlikte kömür yapan mahalde odun kestirilmesine ve odun sevk eden yerlerde ise kömür yaktırılmasına izin verilmiyordu. Kömür ihtiyacının bir kısmı Hasköy, Filibe, Tatarpazarı vb. kazalarda halkın ilkbaharda Istranca Dağları'ndan kestikleri odunlardan hazırlatılmaktaydı. Aslına bakılırsa İstanbul çevresinin kömür arzına nispeten elverişli dağlık ormanlarla çevrili olması, kömür ihtiyacının buralardan belirli bir nizam dâhilinde kesilen odunlarla sağlanmasına imkân vermekteydi. Odun kesip kömür hazırlanmasında Rumeli'nin muhtelif yerlerinden getirtilen kömürcü reayası, ücret karşılığında istihdam edilmekteydi. Kömür normal ısınma amacı dışında İstanbul'daki fırınların ve hamamların da temel ihtiyaç maddesiydi. Başkentte ayrıca Darphane, Demirhaneler ve Tophane'nin ihtiyaçları için de kömüre gereksinim duyuluyordu. Tophane'de dökülecek toplar için İzmit ve çevresinden çam kömürü getirilirken, Tersane, Darphane ve benzeri kurumların ihtiyacı için Kapıdağı, Bandırma ve Gemlik çevresinden funda kömürü tedarik edilmekteydi. Şile, Silivri, Yalova gibi İstanbul'a yakın bölgelerde hazırlanan ve depolanan kömür, ihtiyaca göre gemilerle İstanbul'a naklediliyordu. Diğer mallarda olduğu gibi, kömürde de arzı garanti altına almak için muhtekirlerle sürekli mücadele edilmekteydi.[29]

İstanbul'un su ihtiyacı, fetihten sonra mevcut sistemin onarılması ve geliştirilmesi ile giderilmişti. Şehir büyüdükçe yeni suyolları ve kemerler yapılmış ve zaman içinde İstanbul'un ana su sistemi ortaya çıkmıştır. Suyollarına ilerleyen dönemlerde sürekli eklemeler yapılmıştır. Osmanlılar; önce su kaynağını tespit ederler, ardından burada bir su alma yapısı inşa ederler ve nihayetinde su akışını sağlayacak şekilde moloz taşla üstü kapalı olarak isale hatları yaparlardı. İsale hattı boyunca gerekli görülen yerlere su verecek şekilde su ayırma yapıları inşa edilirdi. Şehrin en önemli suyollarından biri Halkalı ve Cebeciköy arasındaki alandan gelen ve 16 adet suyolundan müteşekkil olan Halkalı sularıydı. Kanunî döneminde yapılan Kırkçeşme su sistemi, şehrin su ihtiyacında önemli bir boşluğu doldurmuştu. Bu sistem kapsamında çok sayıda kemer ve bent yapılmıştı. Yine Taksim bölgesinde su arzını sağlayan çeşitli suyolları, kemer, bentler ve depolar bulunmaktaydı. Süleymaniye suyolları ile Hamidiye suyu tesisleri, şehre su sağlayan kaynaklar arasındaydı. Suyollarının ve buralarda bulunan membalardaki bentlerin düzenli olarak tamiri, bakımı, temizlenmesi ya da yenilenmesi gerekiyordu.[30] Suyollarının geçtiği yerlerde belirli mesafeye kadar bağ ve ev yapılmasına izin verilmiyordu. Öte yandan, şehirde bir bölgede ya da suya ihtiyaç duyulan herhangi bir alanda su arzında

28 BOA, C.BL, nr. 4938 (1218/1803-4); nr. 6077 (1175/1761-2); nr. 5852 (1198/1783-4); BOA, C.AS, nr. 16164 (1223/1808-9); nr. 23845 (1223/1808-9); BOA, C.ML, nr. 25528 (1119/1707-8); nr. 28568 (1117/1705-6).

29 BOA, C.AS, nr. 7695 (1210/1795-6); nr. 39448 (1193/1778-9); BOA, C.BL, nr. 154 (1223/1808-9); nr. 399 (1219/1804-5); nr. 1683 (1205/1790-1); nr. 3144 (1208/1793-4); nr. 3690 (1220/1805-6); nr. 4739, (1210/1795-6).

30 BOA, C.BL, nr. 6642 (1231/1815-6); BOA, İ.DH, nr. 29515 (1276/1859-60).



17- Tophane'de semt pazarı (Bartlett)

sorun ortaya çıktığında, kuyu kazdırılması yoluna gidiliyordu.

İstanbul'a bunların haricinde giyecek mallarının imali için çeşitli ham maddeler gelirdi. Ankara'da dokunan sofun, Marmara havzasındaki kazalarda kırkılan koyunların yapağısının, Anadolu'daki çeşitli vilayetlerde işlenen deri, meşin ve kösele gibi ürünlerin ve ayrıca Bilecik, Bursa ve Amasya çevresinde elde edilen ipeğin İstanbul'a gönderilmesi için tedbirler alınmıştı. Bu tür ham maddelerin tedariki şehir esnafının faaliyetlerinin devamı ve fiyat istikrarı açısından büyük önem taşımaktaydı. Bu tür ham maddelerin temininde güçlük çekildiği zaman, ilke olarak İstanbul'un ihtiyacı karşılanmadıkça, yerli ya da yabancı hiç kimseye mal satılmasına izin verilmiyordu.

Sonuç ve Değerlendirme

Şehirlerin iaşesi, temelde ekonomik bir problem olmasına rağmen, tarihte kalabalık nüfusa sahip merkezlerin ihtiyaçlarının karşılanması kurumsal ve idari bazı düzenlemeleri gerektirmişti. Tarım teknolojisinin geriliği, ulaşım imkânlarının yetersizliği ve tarımın, hava koşullarına aşırı bağımlılığı özellikle İstanbul gibi büyük merkezlerde her an ciddi bir iaşe krizine yol açabilecek olgulardı. Bu risk, Sanayi Devrimi'nin gerçekleştirilmesine kadar bütün Avrupa şehirleri için de mevcuttu. Osmanlı'ya bakıldığında ise İstanbul dışında çok büyük bir merkezin bulunmaması nedeniyle genellikle çok ayrıntılı iaşe düzenlemelerinin bu şehirle sınırlı kaldığı görülmekteydi.

Tarihte büyük şehirlerin iaşesi için yönetimlerin, biri piyasa mekanizmasını destekleyici diğeri de müdahaleci ve sınırlayıcı olmak üzere iki farklı iaşe siyaseti izlediği söylenebilir. Aynı şey Osmanlı için de geçerliydi. Osmanlıların içinde bulundukları dönemin koşullarına göre her iki sistemi de kullandıkları görülmektedir. Prensip olarak Osmanlılar, İstanbul'da temel malların fiyatlarını narh ile belirleme uygulamasını sürdürmelerine rağmen, şehre ürün akışını daha ziyade özel sermayeye terk edip sadece süreci denetlemekle ve özendirici çeşitli tedbirler almakla yetinmişlerdi. Ancak daha önce belirtildiği gibi, özellikle XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren yaşanan otorite ve toprak kayıpları nedeniyle, yönetimin İstanbul iaşesine olan müdahalesinin giderek arttığı, tüketim miktarı yüksek, bazı malların alımlarını bizzat üstlendiği bir piyasa ortamı yarattığı ve böylelikle özel kesimin hareket alanını daralttığı görülmekteydi.

Osmanlı başkentinin iaşesi her ne kadar bir bütün olarak değerlendirilse bile Osmanlı yönetiminin bu

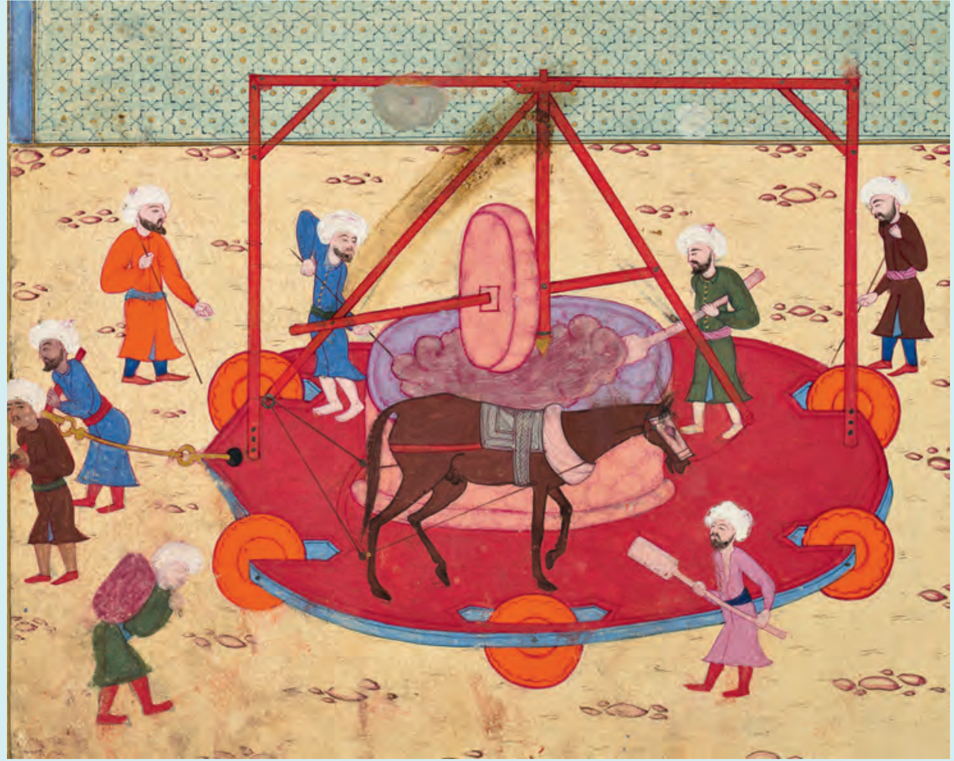
İSTANBUL DEĞİRMENLERİ

SALİH AYNURAL*

Osmanlı Devleti'nde XIX. yüzyılın ortalarına kadar üç çeşit değirmen vardı: Birincisi, çok rüzgâr alan bölgelerde kurulan ve rüzgâr gücüyle çalışan yel değirmenleri; ikincisi, daha çok akarsuların bol olduğu yerde kurulan ve su gücüyle çalışan su değirmenleri ve üçüncüsü ise, hayvan gücüyle çalışan değirmenlerdi. İstanbul'da genellikle hayvan gücüyle işletilen değirmenler çoğunluktaydı. Osmanlı Devleti'nde bazı bölgelerde değirmen taşlarını döndürmek için öküzler kullanılmakla birlikte, İstanbul'da bu iş için atlar tercih edilmekteydi. At değirmenleri diğer değirmenlere oranla daha maliyetli olmakla birlikte, avantajları da vardı. Öncelikle, at değirmenleri daha istikrarlı idi. Ayrıca istenilen yerde ve bölgede rahatça kurulabilmekteydi.

Her Osmanlı esnafında olduğu gibi, değirmenci esnafının da kendi nizamnameleri vardı. Bu nizamnameleri gereğince; her bir değirmen taşını kaç atın çevireceği ve taşların hangi boyut ve kalınlıkta olacağı belirlenmiş durumdaydı. Nitekim İstanbul değirmenlerinde her bir horos taşı dört at tarafından döndürülmekteydi. Esnaf, ben üç atla bu işi yaparım, diyemezdi. Değirmen taşlarına büyüklüklerine göre "horos" veya "çarh" adı verilirdi. Horos denilen taşın eni 8 karış, kalınlığı 8 parmaktı. Çarh taşının ise eni 12 karış, kalınlığı 8 parmaktı. XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren İstanbul'da çarh taşları azalmaya, yerine horos taşları kullanılmaya başlanmıştı.

* İstanbul Üniversitesi



1- İstanbul değirmencileri (İntizâmî)

İstanbul değirmenci esnafında her şey en ince detayına kadar düzenlenmişti. Nitekim değirmende kullanılacak taşların nereden getirileceğinden tutun, değirmendeki atların yiyeceği samanların hangi mahallerden temin edileceğine ve bu atların gübrelerinin hangi bahçe ve bostanlıklara tevzi edileceğine kadar düşünülmüş ve nizam hâline getirilmişti. Mesela, değirmen taşları Foça dışında bir yerden getirilemezdi. Değirmenlerdeki atların ihtiyacı olan saman ise İstanbul'un çevresindeki çiftliklerden, Büyükçekmece ve Küçükçekmece'den temin edilirdi. Değirmenlerin büyüklükleri sahip oldukları değirmen taşlarına göre belirlenmekteydi. Değirmenler ne kadar fazla taşa sahip olurlarsa o kadar büyük değirmen kabul edilirlerdi. Bir çarh taşı iki horos taşına tekabül etmekteydi. Çarh taşını horos taşıyla değiştirmek isteyen esnaf, bir çarh taşı yerine iki horos taşı koyabiliyordu. Tarihsiz bir belgede; horos taşının çifti 22 kuruş, çarh taşının çifti ise 35 kuruştu. 1797 tarihli bir belgede ise bu fiyatlar, horos taşı için 24 kuruş, çarh taşı için ise 38 kuruştu. 1806 senesinde demir, çelik, barut, kömür, işçi ve nakliye ücretlerindeki artışlar gerekçe gösterilerek, horos taşının çiftinin 30 kuruş, çarh taşının çiftinin 50 kuruş olması talep edilmişti.

Değirmencilerin nizamları gereği, istedikleri anda istedikleri kadar değirmen taşı sayısını artırma yetkileri yoktu. Ancak ihtiyaç hâlinde, kadı ve kethüdanın izniyle taş sayısını artırma imkânına kavuşuyorlardı. Bununla birlikte, değirmencilerin geçerli sebepleri oldukları takdirde değirmen taşlarını başka değirmenlere nakletme hakları söz konusuydu. Nitekim herhangi bir yangın vuku bulduğunda, değirmenleri yanan esnafın değirmenlerini tekrar inşa ettirmeye güçleri yetmiyorsa, nizamları gereği değirmen taşlarını başka değirmenlere nakledebiliyorlardı. Bu sebeple değirmenciler, değirmen



18- Eminönü'nde bir pazar yeri (Millingen)

konuyu iki kategoride ele aldığı düşünülebilir. Bunlardan ilki; sarayın, ordunun ve bürokrasinin ihtiyaçlarının karşılanması konusuydu. Devlet burada daha kesin müdahaleler ve kontroller getirmekte ve süreç, zamanla nispeten geniş bir idari mekanizmaya kavuşabilmekteydi. Başkent nüfusunun yaklaşık onda birini oluşturan bu kesim, uzun yıllar devletçe garanti edilen bir tayinat mekanizmasıyla ekmek ve et başta olmak üzere, bir kısım temel malları düzenli biçimde tüketebilmişlerdi. Öte yandan devletin kendi bağımlı nüfusu için oluşturduğu mekanizmanın başkent sakinlerinin ihtiyaçlarını karşılamaya destek olduğu da açıktı. İkinci olarak devlet, İstanbul sakinlerinin ihtiyaçları için yine kontrol ve müdahalelerden uzak durmamakta, idari mekanizmalar oluşturmakta, ancak malların taşradan tedarikini genellikle özel tüccara bırakmakta ya da özel sermayeye daha geniş bir işlev üstlenme imkânı vermekteydi.

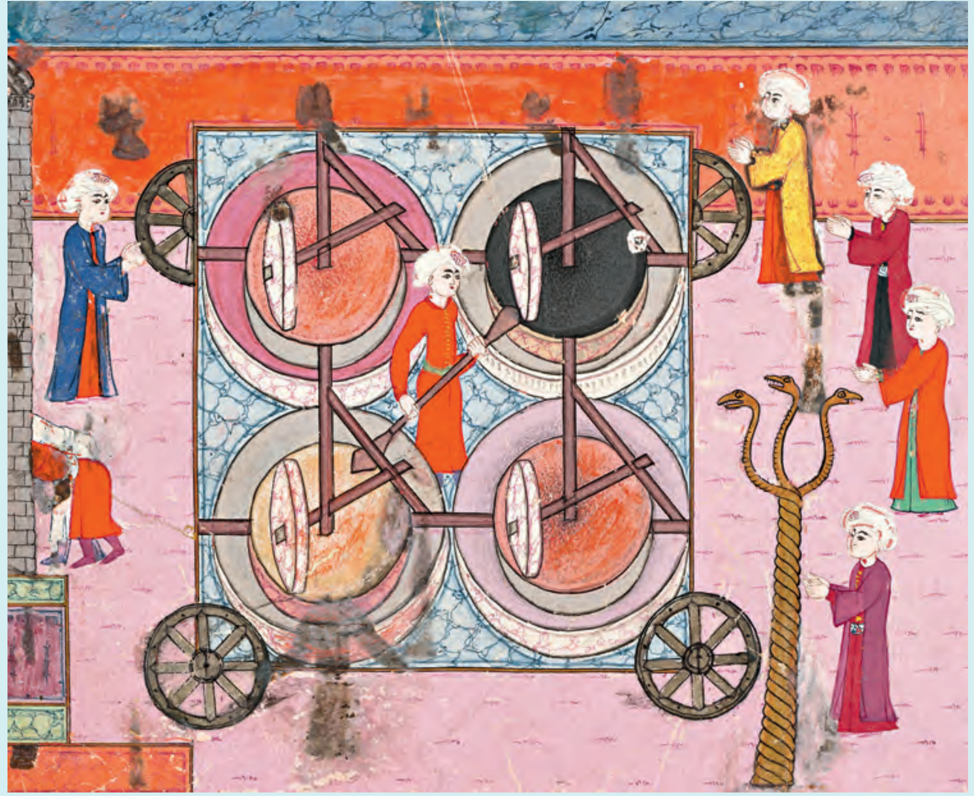
İstanbul'un iaşesinde XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren devlet müdahalesi giderek artmış, doğrudan düzenlemeler yoğunlaşmıştır. Daha önce Roma gibi medeniyetler zamanında da devletin güç kaybetmesiyle birlikte, benzer bir sürecin yaşandığı bilinmektedir. Diğer bir ifadeyle, devletler güç ve otorite kaybına uğrayınca sosyal ve iktisadi hayata daha fazla müdahale etme zorunda kalmıştır. Osmanlı da aynı problemi yaşamış gözükmektedir; özellikle toprak kayıplarıyla birlikte Karadeniz havzasından mal tedarikinin zorlaşması, müdahalelerin artmasında önemli bir gerekçeyi oluşturmuştur. Genel anlamda geçerli olmasına rağmen, bu tezle ilgili gözden kaçan bir hususu hatırlatmakta fayda vardır: Devletin iaşe politikası dâhilinde iktisadi hayata yaptığı müdahaleler ve getirdiği kontroller (özellikle fiyatların sabit tutulması ve önceden belirlenmesiyle ilgili) çoğu zaman iaşe teminini daha da zora sokan gelişmelere yol açmıştır. Çünkü İstanbul'da narhın, tüketiciyi koruma adına düşük tutulması kaçakçılığa ve tüccarların, malları başka pazarlara sevk etmesine yol açmaktaydı. Madrabaz ve muhtekir adı verilen bir kısım tüccarın İstanbul çevresinde yaygın bir kaçakçılık ağını örgütleyebilmeleri, başkente getirtilen malları gizlice satın alarak daha yüksek fiyatlarla satabilmeleri önemli ölçüde fiyat kontrollerinin bir sonucuydu. Devletin iaşe problemlerini hafifletmek için getirmiş olduğu fiyat ve benzeri sınırlamalar, ciddi yoklukları önlese bile, çoğu zaman da bir kısır döngü yaratmakta ve temel malların arzında hissedilen sıkıntıların önemli bir kaynağını oluşturmaktaydı. Bir başka deyimle, devletçe yapılan alımların piyasa fiyatlarının çok altında gerçekleşmesi

taşı ilavelerinde önce başka yerlerde atıl kalan değirmen taşlarını almak zorundaydılar. Ancak, İstanbul suriçindeki taşlar surdışına çıkarılamıyordu.

Değirmenlerde ortaklık hisseleri at sayısına göre belirlenmekteydi. Birçok belgede; "Beyne'l-hıref gedik ta'bir olınur yigirmi re's bargir vesair alat-ı lazıme-i ma'lumeden altı buçuk bargir hisse-i şayi'ası benüm yedimde mülküm olup." gibi ifadelere rastlıyoruz. Değirmenciler ortaklarıyla hesap konusunda bir anlaşmazlık yaşamaları hâlinde, bu anlaşmazlığın giderilmesi için Zahire Nezareti'ne başvurmaktaydılar. Bu başvuru üzerine Zahire nazırı, değirmencilerin kethüda, nizam ustaları ve tüccardan ehil olanlarından bazılarını bir araya toplayıp komisyon oluşturur, bu komisyon da hesapların yeniden incelenmesini ve anlaşmazlığın giderilmesine gayret gösterirdi.

İstanbul değirmenlerine gerekli olan hububat, Unkapanı'ndan ve Tersane ambarlarından temin edilirdi. Unkapanı özel teşebbüsü temsil ederken, Tersane ambarları devleti temsil etmekteydi. Özel sektör, değirmencilerin hububat ihtiyacını karşılayamadığı takdirde devlet, Tersane ambarlarında stokladığı hububatı derhâl değirmencilere dağıtarak, devreye girerdi. Gerçi, değirmencilerin nizamları gereği ambar yaptırma ve bu ambarlarda altı ay yetecek hububatı bulundurma zorunlulukları olmasına rağmen bazı değirmenciler zaman zaman bu nizamlara riayet etmiyorlardı.

Devlet, İstanbul'da herhangi bir kıtlık ve açlığa sebebiyet verebilecek problemlerin çıkmaması için elinden gelen her tedbiri almaktaydı. Payitahtın iaşesi bir devlet politikası hâline gelmişti. Her bir değirmencinin "kapancı" adı verilen bir görevlisi vardı. Bu kapancı, kapandan alınacak hububattan sorumluydu. Ortaklık şeklinde işletilen değirmenlerde kapancı daha çok ortaklar arasından tercih edilirdi. Değirmenlerde sadece buğday öğütülmekle birlikte, herhangi bir kıtlık anında, değirmencilerin arpa ve darı da öğütmesine izin verilirdi. İhtiyaç hâsıl olmadan değirmencilerin arpa ve darıdan un imal etmeleri yasaktı. İstanbul dışından un ithali de ihtiyaca binaen idi. İhtiyaç yoksa un ithaline ruhsat verilmezdi. Sefer sırasında ordunun ihtiyaç duyduğu unun bir kısmı zaman zaman İstanbul'dan karşılanırdı. Bu durumda Tersane ambarlarından değirmencilere gönderilen hububat, ücret karşılığında değirmenlerde öğütülürdü. Mesela, 1799 yılında Tersane ambarlarından 33.333 kile buğday, kilesi 18 akçeden öğütülmek üzere İstanbul değirmencilerine verilmişti. Değirmenlerde öğütülen hububat belirli bir miktar fire vermekteydi. Nitekim söz konusu 33.333 kile buğdayın öğütülmesi neticesinde 28.660 kile un elde edilmişti. Dolayısıyla yaklaşık %14'lük bir fire ortaya çıkmıştı.



2- Değirmen çarkçıları (İntizâmî)

Değirmenci esnafından herhangi birisi borçlu olarak firar veya vefat ederse, değirmenci Müslümansa değirmeni Müslümana, gayrimüslim ise gayrimüslime satılır ve satıştan elde edilen gelir, devlete ve kapan tüccarlarına olan borçların karşılığı olarak ödenirdi. Bu satışlarda devlet, borcun uzun yıllar taksitle ödenmesine müsamaha göstermekteydi.

İstanbul'da iki türlü değirmen vardı: Birincisi, uncu değirmeniydi. Bu değirmenler; ekmek fırınları haricinde simitçilere, kadayıfçılara, lokmacılara, gözlemecilere un temin eden ve tezgâhlarında halka un satan değirmenlerdi. İkincisi ise ekmekçi değirmenleri idi. Bu değirmenler de, kendi ekmek fırınları ve tayinat vermek durumunda oldukları fırınlar için üretim yapan değirmenlerdi. Uncu değirmenleri has un, ekmekçi

ve İstanbul piyasasında tüccarların tavan fiyata uyma zorunlulukları bir taraftan kaçakçılığa yol açarak şehrin iaşe problemlerini artırırken, diğer taraftan da üreticilerin marjinal toprakları ya da kaynakları kullanma müşevviklerini kırmakta ve böylelikle üretimin ve arzın genişlemesini engelleyerek, fiyatların tekrar artması yönünde bir baskı yaratmaktaydı. Aynı süreç tüccarları da karaborsaya ve kaçakçılığa iterek serbest ticaretin ve rekabetin gelişmesi önünde önemli bir engel olarak durmaktaydı.

Osmanlı Devleti, iaşe politikalarını pragmatik bir yaklaşımla belirlemeye, müdahale ve kontrollerini hafif ve farklı kesimleri gözetecek şekilde uygulamaya gayret etmişti. Devlet, yaptırım gücünü, kendi sakinlerinin refahını destekleyecek şekilde kullanmaya çabalamış ve iaşe konusunda önemli fonksiyonlar üstlenmişti. Özellikle başkent İstanbul'da olmak üzere vakıf, imaret ve menzilhane gibi kurumlarla bu süreç sürekli desteklenmiştir. Ancak iaşe sürecine yapılan müdahaleler, kaçınılmaz olarak üreticilerin ve tüccarların kayba uğraması şeklinde bir alternatif maliyet yaratmaktaydı.

Fetihten sonra nüfusu hızla artarak yarım milyona kadar ulaşan İstanbul'un ihtiyaç duyduğu temel mallar, sürekli çabalara ve kapsamlı düzenlemelere dayalı bir iaşe sistemiyle kronik bir yokluğa sebep olmadan temin edilebilmiştir. Bu politikalar bir taraftan başta bürokratların, sonra da askerlerin tüketim imkânlarını diğer İstanbul sakinlerine göre çok daha yükselten bir sonuç yaratırken, diğer taraftan da Osmanlı başkentinde en yoksul kesimleri bile ciddi açlıklara ve yokluklara karşı koruyabilmiştir. Bu sonuç, iaşe politikalarının başarılı yanı sayılabilir. Bir bütün olarak bakıldığında, iaşe sistemi sayesinde ortalama bir İstanbul sakini tüketim olanakları açısından, ideal düzeylere erişemese bile, diğer bölgelerde yaşayanlara göre daha avantajlı bir konuma sahip olabilmekteydi. Ancak iaşe düzenlemeleri merkez ile taşra sakinleri arasındaki gelir dağılımı açısından eşitsizlik yaratmakta, devletin vergi mantığıyla taşradaki üreticiden temel malları piyasa rayicinden daha düşük bir fiyatla satın alması, gelir dağılımını taşradaki üreticinin aleyhine bozmaktaydı. Diğer yandan, iaşe sistemi bünyesinde başvurulan fiyat kontrolleri üretime yönelik arzuları kırmaktaydı. Bunlar da iaşe politikalarının olumsuz yönlerini oluşturuyordu. Tanzimat'tan sonra devletin fiyat kontrollerini giderek kaldırması ve temel malların temininde piyasa güçlerine daha fazla hareket alanı sağlaması bir ölçüde iaşe politikalarının yarattığı olumsuzlukların farkına varılmasıyla gerçekleşmişti. XIX. yüzyılın ortalarından sonra Osmanlı bürokratları, İstanbul piyasasına daha fazla mal gelmesi ve böylelikle fiyatların düşme eğilimine girmesi ve ayrıca kaçak ticaretin önüne geçilmesi için her üretici ve tüccarın kendi ürününü istediği fiyattan satabilme fırsatına sahip olması gerektiğini açıkça vurgulamaya başlamışlardı.[31] Tabii bu, iaşe konusunda belirgin bir anlayış değişikliğinin yaşandığını göstermekteydi.

KAYNAKLAR*

Akben, Feyzullah, Hamit Tokmak (ed.), *Geçmişten Günümüze İstanbul'da Suyun Yönetimi*, İstanbul 2009.

Altınay, A. Refik, *Onuncu Asr-ı Hicride İstanbul Hayatı*, Ankara 2000.

Aynural, Salih, *İstanbul Değirmenleri ve Fırıncıları, Zahire Ticareti (1740-1840)*, İstanbul 2002.

Greenwood, Antony, "Istanbul's Meat Provisioning: A Study of the Celepkeşan System", doktora tezi, University of Chicago, 1988.

Güçer, Lütfi, "XVI. Yüzyıl Sonlarında Osmanlı İmparatorluğu Dâhilinde Hububat Ticaretinin Tâbi Olduğu Kayıtlar", *İFM*, 1951-52, c. 13, sy. 1-4, s.79-98.

Güçer, Lütfi, "XVII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", *İFM*, 1949-50, c. 11 sy. 1-4, s. 397-416.

Güçer, Lütfi, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul 1964.

Güran, Tevfik, "İstanbul'un İaşesi", *İstanbul: Şehir ve Medeniyet*, haz. Ş. K. Akar, İstanbul 2004.

Güran, Tevfik, "İstanbul'un İaşesinde Devletin Rolü (1793-1839), *İFM*, 1986, c. 44, sy. 1-4, s. 249-255.

İnalcık, Halil, Donald Quataert (ed.), *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi: 1300-1600*, çev. Halil Berktay, İstanbul 2000.

McGowan, Bruce, *Economic Life in Ottoman Europe*, Cambridge 1981.

Murphey, Rhoads, "Provisioning Istanbul: The State and Subsistence in the Early Modern Middle East", *Food and Foodways*, 1988, c. 2, s. 217-263.

Özkaya, Yücel, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Kurumları ve Osmanlı Toplum Yaşantısı*, Ankara 1985.

Uzun, Ahmet, *İstanbul'un İaşesinde Devletin Rolü: Ondalık Ağnam Uygulaması (1783-1857)*, Ankara 2006.

Ülgener, Sabri F., *Darlık Buhranları ve İslâm İktisat Siyaseti*, Ankara 1984.

Yıldırım, Onur, "Bread and Empire: The Workings of Grain Provisioning of Istanbul during the Eighteenth Century", *ERC Working Paper in Economics, 01/04,* Ankara May 2002, 12.02.2013, http://www.erc.metu.edu.tr/menu/series01/0104.pdf.

* Dipnotlarda yer almayan kaynaklar.

31 BOA, İ.MMS, nr. 1077 (1278/1861-2).



3- Simitçi (Millingen)

değirmenleri ise normal un çıkarmaktaydılar. Uncu değirmenleri has un imalinden sonra geriye kalan "kara simit" tabir olunan kepekli unu değirmenlerinde, pazarlarda, Unkapanı haricinde üç dört dükkânda devecilere, hayvanları için yem temini için köylerden gelen köylülere ve gemicilere satmaktaydılar. Kepekli unun fırıncılara satışı yasaktı.

İstanbul'da fırın sahiplerinin fırınlarının yanında bir de değirmen açmaları teşvik edilmekteydi. Bu nedenle ekmekçi fırıncılarının çoğunluğunun kendilerine ait değirmenleri mevcuttu. Değirmenleri olmayan fırıncıların hangi değirmenden un alacakları da nizamları gereği belirlenmişti. Dolayısıyla bu fırıncılar, belirlenen değirmenlerin haricinde herhangi bir değirmenden un temin edemezlerdi.

Osmanlı esnafında ihtiyaca göre üretim sistemi vardı. Bu nedenle hangi değirmenin ne kadar un imal edeceği bilinmekteydi. Nitekim değirmenlere sahip oldukları değirmen taşına göre hububat tahsis edilmekteydi. Mesela, ekmekçi değirmenlerinde her bir çarh taşına 20 kile (512 kg), horos taşı başına ise 9 kile (230,4 kg) hububat verilmekteydi. Ancak, bazı değirmenlerin taşları bazı zamanlarda imaretlere un temini için tahsis edilmekteydi. Bu tahsislerde horos başına istihkak 10 kileye çıkarılmaktaydı. Uncu değirmenlerinde ise, horos başına tahsis edilen hububat miktarı 8 kile (200,8 kg) idi. Yani ekmekçi değirmenlerine göre bir kile daha az tahsisat söz konusuydu.

İstanbul'da zaman zaman değirmen sayımları yapılmaktaydı. Bu sayımların bir amacı da, hangi değirmenlerin hangi fırınlara ne kadar un verdiğini belirlemek ve değirmenciler kethüdasının defteriyle karşılaştırarak, gizli şekilde değirmen taşı ilave edenleri tespit etmekti. Biz de böylece bu kayıtlardan hareketle İstanbul'da ne kadar değirmen olduğunu ve bu değirmenlere ne kadar hububat tahsis edildiğini öğrenebilme imkânına kavuşmuş oluyoruz. Nitekim bu kayıtlara göre, İstanbul ve Bilad-ı Selase'de (Galata, Eyüp ve Üsküdar) 1739 yılında 231 adet ekmekçi değirmeni vardı. Bu değirmenlerin sahip oldukları taş sayısı ise 991 adet idi. 1763 senesinde yapılan sayımda değirmen sayısı 2 adet artışla 233'e, taş sayısı ise 127 adet artışla 1.118'e yükselmişti. İstanbul'da suriçindeki ekmekçi değirmenlerinin ortalama taş sayısı 5.2 idi. 1739 senesinde İstanbul ve Bilad-ı Selase'de 116 adet uncu değirmeni bulunmaktaydı. Bu değirmenlerin sahip oldukları taş sayısı ise 360'tı. 1763 yılındaki sayıma göre; uncu değirmenlerinde bir artış olmamakla beraber, taş sayılarında 22 adetlik bir artış gerçekleşmişti. 1763 senesinde uncu değirmenlerinde ortalama taş sayısı 3.3 idi.

İstanbul'daki değirmenlerin büyük bir kısmı ekmekçi değirmenlerinden müteşekkildi. Ekmekçi değirmenleri uncu değirmenlerinin sahip oldukları taş sayısının neredeyse üç katına sahipti. İhtiyaç duyulduğu takdirde uncu değirmeni; taşları ekmekçi değirmenlerine, ekmekçi değirmenleri taşları da uncu değirmenlerine kethüda ve yiğitbaşılarının izniyle naklediliyordu. Ancak bu nakiller İstanbul kadısı tarafından onaylandıktan sonra resmiyet kazanıyor ve Başmuhasebe kalemine kayıt ediliyordu.

Uncu değirmeninden taş satın alan ekmekçi değirmencisi, isterse zikredilen taşı uncu değirmenleri gibi has un çıkarma ve bu unu simitçilere ve börekçilere satma hakkına sahip olabiliyordu. Bu nedenle, nadir de olsa bazı değirmenlerin sahip oldukları değirmen taşlarının bir kısmı has un, bir kısmı ise normal un imali için tahsis edilmiş olmaktaydı.

Sonuç olarak yukarıda da zikrettiğimiz gibi, İstanbul değirmenci esnafı, tamamen bir sistem ve nizam içerisinde hareket eden bir yapı arz etmekteydi. Kendi esnaf nizamlarının dışına çıkma, serbest rekabet şartlarında satış ve istediği kadar üretim yapma lüksüne sahip değildi. Öncelikle esnaf içinde otokontrol, ilave olarak devlet birimlerinin kontrolü altında faaliyetlerini sürdürmekteydiler.

KAYNAKLAR

Aynural, Salih, *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları (1740-1840)*, İstanbul 2001.

Güçer, Lütfi, "XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", *İFM*, 1949-50, c. 11, sy. 1-4, s. 397-416.

Güran, Tevfik, *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, İstanbul 1998.

OSMANLI İSTANBUL'UNUN SU TARİHİ

AHMET TABAKOĞLU*

SU SAHİPLERİ, KATMALAR VE SU YÖNETİMİ

Osmanlı İstanbul'unda suyun tarihi konusu birçok alt başlık altında ayrıntılı şekilde anlatılabilir. Burada söz konusu olan "su" olduğundan bu suyun sahipleri, yönetimi, vakıf suları ve bu suların hizmetlerinin ne şekilde verildiği hususu, su tesisleri ve dağıtımı gibi başlıklar incelenmeye muhtaçtır. Bunlar aşağıdaki gibi başlıklar hâlinde ayrıntılarıyla anlatılmaya çalışılacaktır.

Osmanlı İstanbul'unun su ihtiyacını karşılayan kişiler belgelerde *ashâb-ı miyâh* veya *erbâb-ı miyâh* (su sahipleri) olarak geçmektedir. Bunlar buldukları suyu, vakıf ana suyolları şeklinde İstanbul halkının hizmetine sunarlar. En önemlileri; padişahlar, hanım sultanlar, sadrazamlar, vezirler ve şeyhülislamlardır. Bunlar arasında askerî zümre denen yönetici zümrenin çoğunlukta olduğunu görüyoruz.

Su sahipleri elde ettikleri suyun bir kısmıyla kendi ihtiyaçlarını karşılarken geri kalan kısmı kentin ihtiyacına ayırmak zorundadırlar. Böyle bir kişi, kazılan (*hafr*) kuyu (*âbâr*) ve kaynaklardan elde edilen suyun bir miktarını yakınından geçen suyoluna hakk-ı mecrâ olarak bırakıp bulduğu suyu masurası[1] başına o yolun tâbi olduğu vakfa ilhaken kendi evine veya emlakine akıtır veya suyun tapusuna sahip olur.[2]

Su sahipleri, sularını satabildikleri, bağışlayabildikleri[3] ve kiralayabildikleri[4] gibi miras olarak da bırakabilirlerdi. Bunu, belgelerdeki icâre-i müeccele, mülk-i müşterâ kavramlarından ve "defter-i kassam" denen miras defterlerinden anlıyoruz. Bu su sahipleri arasında saray idare ve maliye görevlileri ile nazırlar, valiler, nezaretlerde görevli çeşitli memurlar vs. vardır. Yine bu şekilde ülkenin çeşitli bölgelerinde görev yapan bazı memurların emekliliklerini İstanbul'da geçirdikleri anlaşılmaktadır.

Müslümanlar gibi gayrimüslimler de vakfiyelerinde toplum yararını gözeten hayır kurumları oluşturduklarını belirtmişlerdir. Gayrimüslimlerin su sahipliği sürecinde satın almış oldukları suyu daha sonra bir Müslümana satma zorunluluğu vardır. Su sahipliği ve kullanımının sultanın izni ile olması, bu konunun kontrol altında tutularak mevcut düzenin korunması sağlanmaya çalışılmıştır. Ancak yapılmış düzenlemeler, bu konuda getirilmeye çalışılan sınırlamalar zaman içinde değişikliklere uğramıştır.[5]

Çeşitli örnekler su çıkarımıyla satışlarının bir sektör oluşturduğunu gösteriyor.[6] *İcâreteyn* (çift kiralama) yöntemi ile de vakıflardan su kiralandığını biliyoruz. Bu yöntem günümüzün yap-işlet uygulamasına benzer ve vakıfların bakımının kiracı tarafından yapılması esasına dayanır. Öncelikle kiralayan, vakfa peşin bir kira bedeli (*ücret-i muaccele*) öder. Bununla vakfın gerekli bakımı yapılır. Sonra her yıl *ücret-i müeccele* denen kira taksiti ödenir. Bu kiralama yönteminde kiracıların yararlanma hakkı mirasçılarına da geçmektedir.

Bazı durumlarda çıkarılan su, bir kira karşılığında eve bağlatılabilmekteydi.[7] Kişiler tarafından Ayasofya, Kırkçeşme, Sultan Beyazıt gibi vakıf suyollarına yapılan

* Marmara Üniversitesi

1 *Masura* günde 6,5 m^3 veya 6,5 tonluk suya tekabül ediyor.

2 Çok sayıda hüküm bu konu ile ilgilidir. Bkz. Ahmet Tabakoğlu v.dğr. (haz.), *Vakıf Su Defterleri: Kırkçeşme Suları*, İstanbul 1999, c. 1, 13-1/2b/1, 2; Ahmet Tabakoğlu v.dğr. (haz.), *İstanbul Şer'iyye Sicilleri: Mâ-i Lezîz Defterleri*, İstanbul 2000, c. 6, 331/3/1.

3 Ahmet Tabakoğlu v.dğr. (haz.), *Vakıf Su Defterleri: Hatt-ı Hümâyûn*, İstanbul 1997, 1/121/1: Fî evâsıt-ı Safer (1)138/19-28 Ekim 1725.

4 *Kırkçeşme Suları*, c. 2, 14-1/134b/1: Fî 17 Cemaziyelevvel (1)256/17 Temmuz 1840.

5 Ahmet Tabakoğlu v.dğr. (haz.), *Vakıf Su Defterleri: Suyolcu*, İstanbul 2002, c. 2, s. 4, 11/39/2: Fî 31 Kânunuevvel (1)296/12 Ocak 1881.

6 *Mâ-i Lezîz*, c. 10, s. 42, 412/17/2: Fî gurre-i Cemaziyelahir 1242/31 Aralık 1826; c. 10, 412/20/2: Fî gurre-i Cemaziyelahir 1242/31 Aralık 1826.

7 Ahmet Tabakoğlu v.dğr. (haz.), *Vakıf Su Defterleri: İlmühaber*, İstanbul 1999, c. 4, 18/79/1; 18/81/1: Fî 21 Kânûnusânî (1)320/3 Şubat 1905.

"katma"ların isimleri de kaydedilmiştir. Mesela Kırkçeşme sularının ana galerileri yapıldıktan sonra şehirdeki evine, vakfına veya hayratına su almak isteyenler, kuyu kazdırarak buldukları kaynaktan suyu bir künk boru ile getirerek ana galeri yanındaki bir maslağa bağlarlar. Bu kimselerin kattıkları suların bir bölümü kendilerine verilir, diğeri de "hakk-ı mecrâ" olarak ana suyolunda kalır.[8]

Yine bu şekilde bulunan sulardan, özel mülkiyet konusuna girdiğinden, kişiye düşen kısmı vakfedilebilir, satılabilir veya kiraya verilebilir. Vakıflar da kiralama işlemi yapabilirler.[9] Suyolları arasında Halkalı ile Kanunî Sultan Süleyman (1520-1566) adına Mimar Sinan tarafından yapılan Kırkçeşme Suyolları dışındakiler, ana suyolu değildir. Bunlar ana suyoluna iltihak eden daha küçük suyolları olup yaptıran hayır sahibinin veya ulaştıkları çeşme ve cami ya da geçtikleri kemer adıyla anılırlar. Bunlardan Başhavuz, Kırkçeşme ana suyolu şebekesine; Ebu'l-feth (Fatih) Sultan Mehmet, Mahmut Paşa, Saray-ı Cedid, Sultan Ahmet, Sultan Beyazıt, Sultan Selim, Süleymaniye ve Turunçluk suyolları veya isale hatları ise 17 bağımsız suyolundan oluşan Halkalı ana suyolu şebekesine dâhildir.[10]

Su Nezareti ve Su Nazırları

Osmanlı Devleti döneminde su teşkilatının en yüksek makamı Su Nezareti'dir. Umum suların, suyollarının ve suyolcuların idaresi Su Nezareti'ne bağlıdır.[11] Sular, vakıf şeklinde olduğu zaman ve 1826 tarihine, Evkaf Nezareti'nin kuruluşuna kadar ait olduğu vakfın mütevellisi tarafından yönetilmekte idi.[12] Resmî bir kamu görevlisi olarak vakıfla ilgili işlemler mütevellinin iznine (*izn-i mütevelli*) bağlıdır ve işlemler onun verdiği temessükle (*mütevelli temessükü*) yapılırdı.

Özellikle büyük vakıflar sadrazam, şeyhülislam, başdefterdar, kadı, Enderun, Darüssaade ve Bâbüssaade ağaları, iç hazinedarbaşı, nakibü'l-eşraf gibi devlet görevlilerinin nezareti altındadır.[13] Yine vakıf sular döneminde üst yönetici olarak Hassa Su nazırı veya Suyolcular nazırı görevlendirilmişti. Su nazırlarının öncelikle İstanbul ve Bilad-ı Selase ile görevli oldukları anlaşılıyor. Bu yüzden Su nazırını, günümüz yaklaşımıyla İSKİ (İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi) genel müdürü olmaktan öte; Devlet Su İşleri genel müdürü olarak da görme imkânı vardır. Bunun altındaki hizmetlerde görevli suyolcular bulunmaktadır.

Bu dönemde Su nazırı; belediye hizmetlerini gören ve merkezî yönetime bağlı olan şehremininin üç uzman yardımcısından biriydi. Bunlar mimarbaşı, Su nazırı ve kentin temizliğinden sorumlu olan çöplük subaşısıydı.[14]

Tanzimat Dönemi'ne kadar vakıf su işleriyle mükellef olan ve hiçbir idareye bağlı olmayan Su Nezareti 22 Şubat 1837'de tarihinde II. Mahmud (1808-1839) tarafından yeni bir şekil verilerek Evkaf Nezareti'ne bağlandı. Suyun idaresi 1855'te kurulan Şehremaneti'ne, tamirat vesairesi de Evkaf Nezareti'ne ait idi.[15] 1869 yılında da Şehremaneti'ne devredilmiştir.

Vakıf sular, 1876 *Belediye Kanunu*'yla belediyeye verilmiş ve 1880 yılında yapılan düzenlemeyle bir Su nazırı, bir başkâtip, iki ikinci kâtip (*refîk*), suyolcu ustalarından, her iki senede bir seçilen dört adet keşif memuru, altı korucu, iki çavuş ve iki bent muhafızı ve bir odacı ile her suyolunun bir bölükbaşısı, suyolcu veya kalfa ve çıraklarından oluşmuştu.

Vakıf suların yönetimi, II. Meşrutiyet (1908) ile birlikte, tekrar Evkaf-ı Hümayun Nezareti'ne bağlanmıştı.[16] Günümüzde şehirlerin su meselesi ile belediyeler ilgilenmektedir. Belediye teşkilatı olmayan yerlerde, ihtiyar meclisleri bu işle görevlidir.

8 Ahmet Tabakoğlu v.dğr. (haz.), *Vakıf Su Defterleri: Avrupa Yakası Suları*, İstanbul 2002, c. 2, 8/436/1: 1182/18 Mayıs 1768-6 Mayıs 1769.

9 *Kırkçeşme Suları*, c. 1, 13-1/140a/1.

10 O. Nuri Ergin "Vesâit-i İtfâiyeden İstanbul Suları", *Vakıf Su Tahlilleri XIX ve XX. Yüzyıllarda İstanbul Suları,* haz. Ahmet Tabakoğlu v.dğr., İstanbul 2000, c. 1, s. 135-137; Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", *Vakıf Su Tahlilleri XIX ve XX. Yüzyıllarda İstanbul Suları,* haz. Ahmet Tabakoğlu v.dğr., İstanbul 2000, c. 1, s. 154-155; Kazım Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları*, haz. Celal Kolay, İstanbul 1999, s. 26.

11 Ahmet Tabakoğlu v.dğr. (haz.), *Vakıf Su Defterleri: Halkalı Suları,* İstanbul 2001, c. 1, 24/42/1: Fî 11 Şaban 1304/5 Mayıs 1887 ve fî 23 Nisan (1)302/5 Mayıs 1886.

12 Nâzım Bey, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", *Vakıf Su Tahlilleri XIX ve XX. Yüzyıllarda İstanbul Suları,* haz. Ahmet Tabakoğlu v.dğr., İstanbul 2000, c. 1, s. 178.

13 Ahmet Kal'a v.dğr. (haz.), *İstanbul Ahkâm Defterleri*: *İstanbul Vakıf Tarihi*, İstanbul 1998, c. 1, s. 410; söz konusu devlet görevlileri bu nezaret görevi karşılığında ek bir gelir elde etmiş olmalıdırlar. Bkz. Ali Berktay (çev.), *Albertus Bobovius ya da Santuri Ali Ufki Bey'in Anıları: Topkapı Sarayı'nda Yaşam*, İstanbul 2002, s. 27, 28.

14 R. Mantran*, 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, çev. M. Ali Kılıçbay ve E. Özcan, Ankara 2001, c. 2, s. 218.

15 Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 177. Belgelerde de, Belgrad ve Bağçeköyi gibi bendlerin bend muhafızlarından bahsedilmektedir.

16 Nazif Öztürk, "Osmânlı Su Vakıfları", *Osmanlı Su Medeniyeti: Uluslararası Sempozyum, 5-8 Mayıs, 2000: Bildiriler,* İstanbul 2000, s. 102.

28 Nisan 1926 tarihli Sular Hakkında Kanun'un birinci maddesi bu konuyla ilgilidir.[17]

Suyolcu Kethüdaları, Çavuşları ve Kâtipleri

Su Nezareti'nde görevli şahısların görev ve yükümlülüklerine dair çeşitli kayıtlar vardır. Bunlardan bir tanesi "Umûm bendlerün civârında bulınan havzlarla kemerlerün mesâfelerini ve ba'zı çeşmelerün ve suyolı nizâmâtınun" defteridir.[18]

Bu defter, Su Nezareti idaresinde bulunan memurların vazifelerini açıklamaktadır. Buna göre: Su Nezareti heyeti; bir nazır bir başkâtip ve iki refik ve dört keşf memuru ve dört korucu ve iki çavuş ve iki bent muhafızı ve odacı ve kapu çukadarından ibaretti.

Suyolcuları kethüdaları Su nazırının yardımcısı olarak görülebilecek olan üst görevlilerdir. Sonradan bu görevin lağvolunarak Su Meclisi'nin kurulduğunu biliyoruz.[19] Belgeler bazı Su Meclisi üyelerini kaydetmiştir. Bu memurlardan keşif memurları suriçi ve dışındaki suyollarının keşif ve muayeneleri, fiyat tespiti, suların tevzi ve taksimine nezaret etme, suyolcularının denetimi ile yangın sırasında görevlidirler. Sonradan bunlar tarafından yapılan keşifnameler sağlıklı görünmediğinden evkafa ilişkin konulardaki keşiflerde evkaf mühendisleri görevlendirilmiştir.

Korucular

Kırkçeşme ve Halkalı suyollarının surdışındaki ana mecralarıyla bunlara müteallik olan katma ıskara ve kemerlerin üzerlerinde nöbetleşe dolaşırlar. Gerektiğinde küçük tamirleri kendileri yaparlar büyüklerini nezarete haber verirler. Yine bağ-bahçe vs. için su çalınmamasına dikkat ederler. Bentlerden gereğinde su almak ve vaktine göre bentleri kapamak görevlerini yerine getirirler. Bentler civarında bentlere zarar verecek bağ-bahçe yaptırmazlar. Ayrıca civardaki koru ve ormanlardan yaş ağaç kesilmemesine dikkat etmekle görevlidirler.

Çavuşlar

Suriçindeki maksemlerde ne kadar su varsa her gün nezarete gelip haber verdikleri gibi, hayrat sularının akıp akmadığını kontrol ederler ve yangın vukuatında keşif memurlarıyla birlikte bulunurlar. Suyolcuların bölükbaşı, usta ve kalfalarını gereğinde nezarete getirmek gibi görevleri vardır.

Bent Muhafızları

Her zaman bentleri gözetmekle görevlidirler. Bent muhafızları bentlerin lülelerini yağmur yağdığında kapayıp yağmur kesildiğinde açarlar. Bentlere bir zarar gelmemesine ve temizliğine dikkat ederek, nezaret tezkiresine göre bentlerden su verirler, orada bulunan kasr-ı hümayunları da koruma görevinde bulunurlar.[20]

Suyolcular Kâtipleri

Su nazırı, suyolcular kethüdası, suyolcular çavuşları gibi, Su Nezareti'nin merkezî unsurlarındandır. Belgelerde başka devlet kurumlarındaki kâtiplerden de bahsedilmektedir. Bazen kâtip yerine yazıcı denmektedir.

Suyollarına büyük bir özen gösterilerek, "suyolculuk" kurumu oluşturulmuştu. Suyolculuk kurumunun tepe yöneticisinin Su nazırı olduğunu ve arada çok sayıda yönetici olduğunu yukarıda belirttik. Suyolculuk teşkilatında zaman içinde özellikle bazı yolsuzlukları önlemek amacıyla yeni düzenlemeler yapılmış ve bu amaçla layihalar hazırlanmıştır.[21]

Vakıflar suların düzenli akışı için Su nazırına bağlı olarak çalışan suyolcular (*râh-ı âbî*) tayin ve bunlara hizmetlerine karşılık maaş tahsis etmişlerdir.[22] Sultan vakıflarında görevli suyolcularına "bölükbaşı (serbölük)", diğer vakıfların suyolcularına "usta" denir. Su akışının düzeni için de keşif memurları, korucular, çavuşlar, bent muhafızları istihdam edilmiştir.[23]

Suyolcu esnafının teşkilat yapısına ve çalışma esaslarına; suyolcular arasında gözlemlenen görev ihmalinin sebeplerine; görevlerini kötüye kullanan suyolcuların cezalandırılma işlemlerini ele alan bir belgede[24] suyolcu esnafı bölükbaşı ve ustalarının sayısının 250'ye ulaştığı görülmektedir.

17 *İlmühaber*, c. 4, s. 276, 18/124/2.

18 *Halkalı Suları*, c. 1, 24/41/2.

19 *Suyolcu*, c. 1, 11/1/1.

20 *Halkalı Suları*, c. 1, 24/41/2; Ergin, "Vesâit-i İtfâiyeden İstanbul Suları", c. 1, s. 128.

21 *Suyolcu*, c. 1, 11/1/1.

22 *Suyolcu*, c. 1, 10/143/3: Fî 23 Şaban 1320/24 Kasım 1902; c. 1, 10/143/6: 3 Cemaziyelevvel 1328/13 Mayıs 1910; Fî 10 Rebiülahir 1328/20 Nisan 1910; c. 1, 10/151-6/1.

23 Ergin, "Vesâit-i İtfâiyeden İstanbul Suları", c. 1, s. 128.

24 *Halkalı Suları*, c. 1, 24/42/1: Fî 11 Şaban 1304/5 Mayıs 1887; fî 23 Nisan (1)302/5 Mayıs 1886.



1- Belgrad Su Kemeri (Mayer)

Bentlerden gelen Taksim suyu da Boğaziçi'nde Yeniköy'den başlayarak, Tersane-i Âmire'ye gelinceye kadar 13 bölükbaşı ve ustalığa ayrılır. Tarabya, Beyoğlu'ndaki Galatasarayı, Galata Yeni Cami ve Haliç kıyısındaki Hasköy ve Sütlüce'ye kadar 4 hizmet Taksim suyundan olmayıp Halkalı suyu türünden olarak başka birer ustalık idaresindedir ve vakıfları da başkadır.

Üsküdar sularına gelince Kadıköy'den Üsküdar havalisi dâhil olduğu hâlde Boğaziçi'nin Anadolu cihetinden Paşabağçesi'ne kadar cari olan sular, 15 bölükbaşı idaresindedir.

Bölükbaşı ve ustalıkları beratlı ise de maiyetlerinde her bir hizmetin büyüklük ve önemine ve surdışında olan uzaklıklarına göre birden yedi sekize kadar kalfaları vardır. Bu bölükbaşı ve ustalık hizmetlerinin 50 neferi Müslüman ve 20 neferi Hristiyandır. Bazı bölükbaşı ve ustalıkların büyüklüğü sebebiyle bir hizmet iki veya üç usta idaresinde bulunmaktadır. Bütün bu suyolcu esnafı, bölükbaşı ve ustaları 250 nefere ulaşmaktadır.

VAKIF SUYOLLARI ve SUYOLU HİZMETLERİ

Osmanlı döneminde İstanbul'un ve bazen bütün ülkenin su ile ilgili konularıyla uzman bir kurum olarak Eyüp Mahkemesi ilgilenmiştir.[25] Sadece Eyüp ve Haslar Kadılığı'na dâhil olan yerlerde değil, bütün İstanbul, Galata ve Üsküdar mıntıkalarında su ile ilgili kayıtlar Eyüp Kadılığı'nda tutulmaktadır.

Belgelerin önemli bir kısmı bu mahkemenin kayıtlarıdır. Suları besleyen dere vs. su kaynakları, suların geçiş "mahal"leri, suyolu köyleri, kemerler, teraziler gibi su tesisleri kayıtlara geçmiştir.

25 *Mâ-i Lezîz*, c. 7, 367/: Fî 23 Zilhicce 1231/16 Kasım 1816; c. 8, 375/10/1: Fî 26 Zilhicce 1232/6 Kasım 1817; c. 8, 367/87/2: Fî 29 Receb 1232/14 Haziran 1817; c. 8, 367/88/1: 29 Receb 1232/14 Haziran 1817; c. 8, 367/88/2: Fî 29 Recebülferd 1232/14 Haziran 1817; c. 8, 367/89/1: Fî 29 Receb 1232/14 Haziran 1817; c. 8, 367/89/2: Fî 15 Şaban 1232/30 Haziran 1817; c. 8, 367/90/1: Fî 18 Şaban 1232/3 Temmuz 1817; c. 8, 367/90/2: Fî 25 Şaban 1232/10 Temmuz 1817; c. 8, 367/91/1: Fî 27 Şaban 1232/12 Temmuz 1817; c. 8, 367/92/1: Fî 29 Şaban 1232/14 Temmuz 1817.



2- Belgrad Küçük Su Kemeri (Mayer)

Bu kayıtların esası şudur: Mülk sularla ilgili işlemlerin yapılması sırasında mahkemece görevlendirilmiş kâtip ile birlikte, bazı suyolcuları katmanın başına kadar gidip keşif ve muayene ederler ve su sahipleri, bu şekilde mahkemeden hüccet alırlar. Bu hüccet, Divan-ı hümayun çavuşbaşısının ilamı ile başmuhasebeye, ilmühaberleri ise Su nazırının defterine kaydedilir. İlgili kişiye de bir suret verilir. Mülk suların tasarrufu için Eyüp Mahkemesi'nden hüccet verme işlemleri 1838 başında son bulmuştur. Bu tarihten sonra suya ilişkin işlemler, Evkaf Hazinesi Senedat Dairesi'ne devredilmiştir. Bu da bürokrasinin merkezîleştirilme çabalarının bir sonucu olmalıdır.[26]

İslam hukukuna göre, akarsular ve doğal su kaynakları dışında yeraltından emek ve sermaye sarf edilerek çıkarılıp temellük edilen sular satışa sunulabilmektedir. Bu şekilde özel mülkiyet altına alınan sularda vakıf, satış, kira, bağış, ferağ gibi işlemler yapılabilmektedir. Vakıflar da benzer işlemleri yapabilmekle birlikte, vakfiye kuralları önceliklidir.[27] "Vakıf Suyolları" bölümünde bu işlemlerle ilgili çok sayıda örnek verilecektir.

İstanbul ve Bilad-ı Selase'de (Eyüp, Galata ve Üsküdar) "musakkafât", "müstağallât", "akarât" denen gelir kaynaklarıyla, mülhakâtı belirtilen çok sayıda vakfedilmiş suyolu vardır.

İstanbul evkaf suları başlıca iki türlüdür. Birincisi bent sularıdır. Kırkçeşme ve Taksim suları böyledir. Belgrad Ormanı içerisinde, Belgrad köyü ile Bahçeköy civarındaki bentlerde toplanan yağmur ve yer altı sularıdır. Sular, duvarla örülmüş dehlizler içinden veya viyadük kemerlerden geçirilerek İstanbul, Beyoğlu ve Boğaz'ın Rumeli tarafına dağıtılır.

İkinci tür; kaynak sularıdır. Halkalı ve Üsküdar suları böyledir. Bunlar şehir civarında bulunan kaynaklardan veya onlara ilave olarak açılmış

26 *Mâ-i Lezîz*, c. 8, 367/93/1: Fî 19 Zilkade 1232/30 Eylül 1817.

27 *Mâ-i Lezîz*, c. 11, 439/34/2: Fî gurre-i Receb 1250/3 Kasım 1834.



3- Bahçeköy Su Bendi ve Büyükdere vadisinin görünümü (Melling)

kuyulardan gelen sulardır ki ayrı ayrı mecralar içerisinde şehre girerek, dağıtılırlar. Halkalı su mecralarından İstanbul cihetinde on altı, Beyoğlu cihetinde bir tane vardır. Üsküdar, Kadıköy, Boğaziçi'nin Anadolu cihetindeki evkaf suları ise kaynaklardan ve kuyulardan ayrı ayrı mecralarla getirilmiş sulardır.[28]

İstanbul'a getirilen sulardan Kırkçeşme ve Halkalı suları doğrudan doğruya Evkaf Nezareti'ne aitti. XIX. yüzyılda devreye giren Terkos ve Elmalı suları ise yabancı sermayeli şirketlerin idaresindeydi. Yalnız Hamidiye sularının idaresi, devlet kontrolünde olup Emanet'e bırakılmıştı. [29]

İstanbul'un suyolu hizmetlerine gelince; İstanbul su şebekesinin ve hizmetlerinin nasıl olduğunu gösteren en değerli belgeler eski suyolu haritaları olarak bilinir. Bu haritalarda suyollarının geçtiği güzergâhlar, besledikleri çeşmeler, şadırvanlar, konaklar ve hamamlar, bunlara verdikleri lüle hesabı üzerinden su miktarı işaretlenerek belirtilmiştir.[30]

Yine suyolculuk faaliyetleri bir "hıdmet" olarak telakki edilmekte ve "hıdmet"lere ayrılmaktaydı. Dersaadet ve Bilad-ı Selase'deki bütün sultan ve hayır sahiplerinin suyolcularına bölükbaşı ve ustalığa "hıdmet/hizmet" deniyordu. Bu yüzden suyolcularına "hademe" (hizmetli) adı da veriliyordu. Her bir hıdmet de birkaç mahalleyi kapsamakta olup bunların bölükbaşı ve ustaları bir vakfa bağlıdır.[31] Suyolculuk görevlendirmelerini hizmetler yapmaktadır.[32]

28 Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 146.

29 Ergin, "Vesâit-i İtfâiyeden İstanbul Suları", c. 1, s. 140.

30 Bu haritalardan biri Süheyl Ünver tarafından yayımlanmıştır. Daha sonra Kâzım Çeçen, şehrin başlıca suyollarına dair büyük eserler meydana getirerek haritalarla, gerek suyollarını gerek bunlardan faydalanan yerleri tanıtmıştır.

31 *Halkalı Suları,* c. 1, 24/42/1: Fî 23 Nisan (1)302/5 Mayıs 1886; fî 11 Şaban 1304/5 Mayıs 1887.

32 *Suyolcu*, c. 1, 10/143/3: Fî 23 Şaban 1320/24 Kasım 1902; c. 1, 10/143/6: 3 Cemaziyelevvel 1328/13 Mayıs 1910; Fî 10 Rebiülahir 1328/20 Nisan 1910; c. 1, 10/151-6/1.



4- Uzun Kemer, Kemerburgaz

Osmanlı İstanbul'unun son zamanlarında toplam 36 suyolu hizmeti (Kırkçeşme suları için 22, Halkalı, Taksim ve Üsküdar suları için de 14 suyolu hizmeti) oluşturulmuştu. Her bir hizmetin bir suyolcusu olup bazılarının hizmetleri çok olduğundan, yanlarında bir veya iki suyolcu kalfası vardı.[33]

Bu hizmetler yer altı su kanallarıyla suriçini bir ağ gibi örmüşlerdir. Oluşturulan tertibat sayesinde Ahırkapı'dan Yedikule'ye, Eyüp'ten Eminönü'ne kadar evler, su kanalları vasıtasıyla birbiriyle irtibatlı hâle getirilmişlerdir. Hizmetlere bağlı olan mahalle ve sokaklar incelendiğinde, bu olgu açıkça görülecektir.

Kırkçeşme suyollarının Eğrikapı'daki savaklar büyük mesleğinden Bozdoğan civarındaki Tezgahçılar'daki mesleğe kadarki su hizmetlerine Yukarıanacı, Tezgahçılar'dan Ayasofya'da mesleğe kadarki su hizmetlerine de Aşağıanacı denmiştir.[34]

Suyolculuk hizmetleri listeleri o zamanlarda çalışmakta olan çeşmeleri gösterdiği gibi; cami, dergâh, mektep, kışla gibi mekânları da belirtmektedir. Zaten hizmetler özellikle adı geçen hayratın su ihtiyacına yöneliktir.

Bu hizmetler İstanbul suriçi (Fatih-Eminönü) ve Eyüp bölgelerindeki su dağıtım noktalarını oluşturmaktadır. Bu hizmetlere belli mahalleler bağlıdır. Bu mahallelerin cadde ve sokakları yer altı su kanallarıyla (*tahte'l-arz lağm ü kanâvât*) ile birbirine bağlanmıştır. Buralardaki çeşme, hamam, konak, yalı veya evlere su bağlanması gerektiğinde, süreç tamamlandığında bu iş gerçekleşmekte ve hüccetle tespit edilmektedir. Hizmetlerin bağlı bulundukları bölgeler zaman içinde değiştiği gibi bazen irtibat kurulan alanın genişliği hakkında da bir fikir vermektedirler.[35]

Halkalı Suları (1453-1755) ve Suyolu Hizmetleri

Fetihten hemen sonra Fatih Sultan Mehmed (1451-1481) tarafından yaptırılmaya başlanan ve XVIII. yüzyılın ortalarına kadar genişleyen suyollarıdır.[36]

İstanbul'un fethinden sonra şehir nüfusu artmış, mevcut su tesisleri yetersiz hâle gelmişti. II. Mehmed (1451-1481), evvelce Roma imparatorları Valens (364-378) ve I. Theodosios (379-395) tarafından yaptırılan su tesislerini ıslah ettirmiş, Fatih ve Turunçluk suyolları bu suretle meydana gelmişti.

İstanbul'a akan suların başında Kırkçeşme gelmekle birlikte, Halkalı sularının tarih bakımından önceliği vardır. Halkalı suları, Kırkçeşme sularının yarısı kadardır.[37] Nitekim bu tesislerin günlük verimleri 4.335 m^3 olup beslediği bölgelerin ihtiyacını karşılayacak miktardaydı.

İstanbul'un yüksek semtlerinin ve buralarda yapılan cami, imaret, medrese, tekke, sebil, çeşme ile bazı konak ve evlerin içme suyunu Halkalı suları sağlarken, Kırkçeşme suları Eyüp ile suriçinin daha alçakta olan

33 Bkz. Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 151; Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları*, s. 24-25. Ayrıca bkz. Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 170, 190.

34 Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 190.

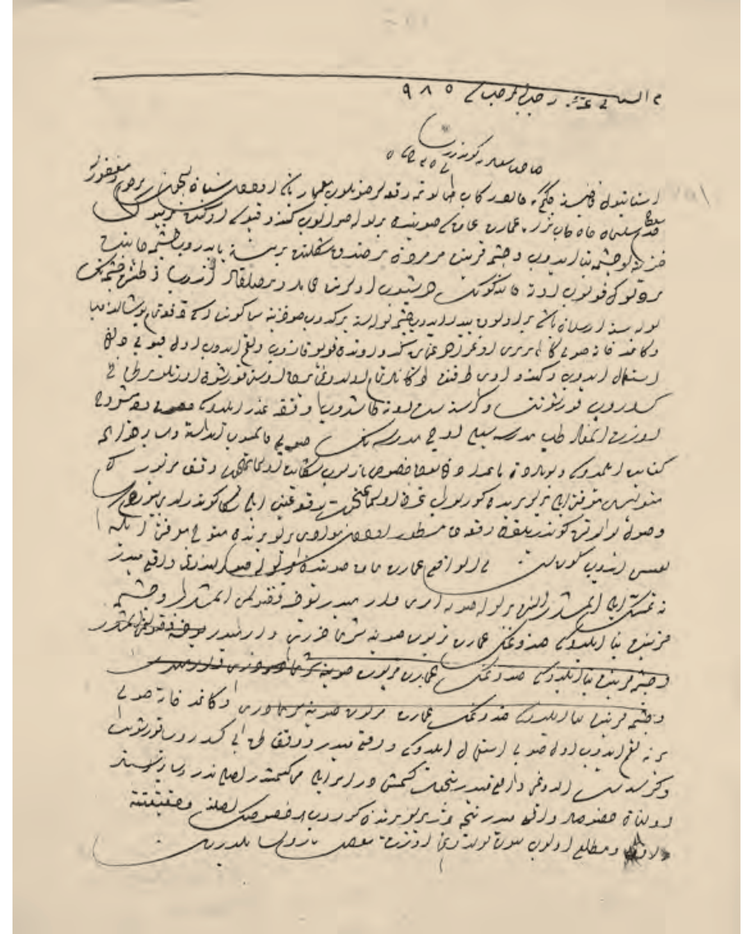
35 Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 191.

36 Semavi Eyice, "İstanbul (Tarihî Eserler)", *İA*, V/2, s. 1214/85-86.

37 Ergin, "Vesâit-i İtfâiyeden İstanbul Suları", c. 1, s. 132, 137.



5- Eğri Kemer, Kemerburgaz



6- Süleymaniye Külliyesi'ne gelen suyolu ile şehre verilen Kâğıthane suyoluna izinsiz kanallar açarak kendi evindeki hamam ve musluklara fazla su bağlattığı iddiasıyla İstanbul kadısına şikâyet edilen Mimar Sinan hakkındaki bu iddiaların sadrazam tarafından araştırılmasıyla ilgili 14 Eylül 1577 tarihli hüküm (BOA, MD, nr. 31/250/551)

yerlerini beslemekteydi.[38]

Halkalı suları, yeraltından çıkan ve kaynakları da temiz olan sulardır ve şehre künkler veya kurşun borular içerisinde kapalı olarak getirilirler. Halkalı sularını İstanbul'un yüksek yerlerine ulaştıran ve XVIII. yüzyıla kadar sürekli olarak genişletilen 17 suyolu vardır.[39]

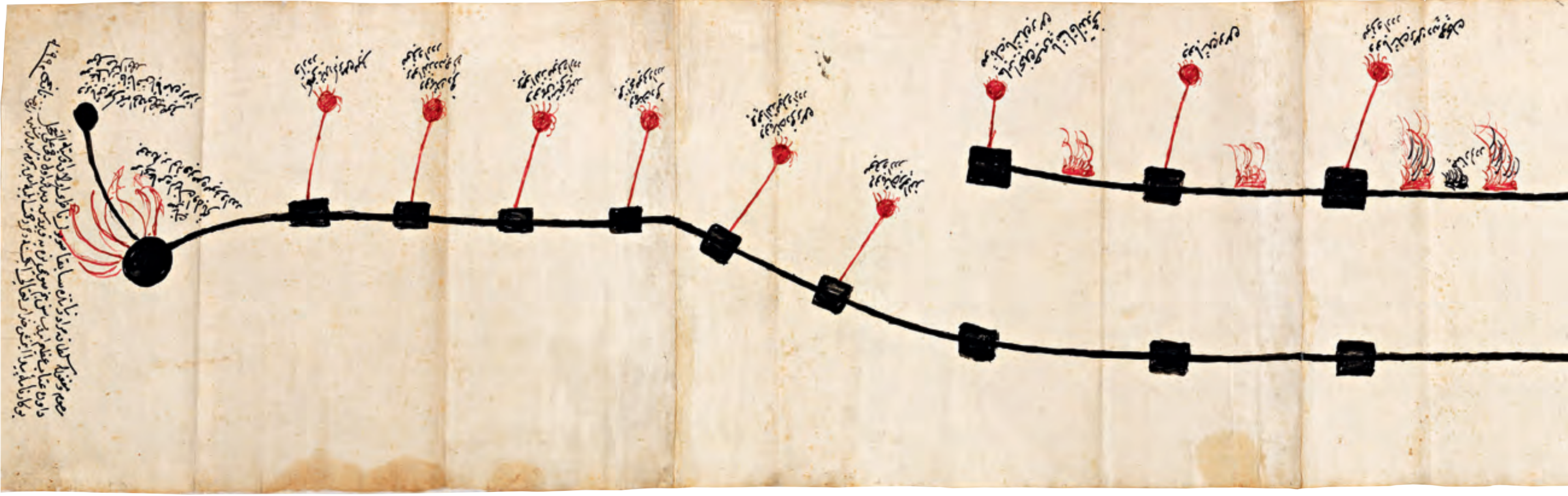
Toplama havzası, surdışının batı ve kuzeybatısında bulunan Halkalı ve Cebeci köyleri arasındaki Avasköyü (Atışalanı), Çıfıtburgaz (Bağcılar), Davutpaşa ve Cicoz Çiftliği (Taşlıtarla) bölgesidir. Bu suyolları 1453 ile 1755 yılları arasında padişahlar ve devlet adamları tarafından yaptırılmıştır. Bunlar başlangıçta 17 bağımsız isale hattından ibaret iken, Mahmut Paşa ve Laleli (III. Mustafa) isalelerinin birleşmesiyle sonradan 16 hata inmişti. Bunlara Beyoğlu tarafına yönelen Galatasaray suyolunu da eklersek, sayı yine 17'ye çıkar. Bunlara bağlı olan ve vakfedilenler tarafından anılan suyollarının bir kısmı birleştirilmiştir.[40]

İstanbul'un büyük külliyelerinin suları bu tesislerden sağlanırdı. Bu suların şehre ulaşımı katmalarla genişleyerek kemerlerle gerçekleştirildi. Halkalı suyollarının üzerindeki irili ufaklı çok sayıdaki su kemerinin en önemlileri Beylik ve Süleymaniye isale hatttı üzerinde, Roma döneminden kalan Mazulkemer ile Bozdoğan (Valens) Kemeri, Sinan'ın yaptığı Avasköy Kemeri (Tekkekemer, Yılanlıkemer, Atışalanı), Ali Paşa Kemeri (Çiftekemer, Şirinkemer, XVIII-XIX. yüzyıl yapısı olması muhtemeldir), Kumrulukemer (100. Yıl Mahallesi), Turunçluk Kemeri (günümüzde mevcut

38 Bkz. *Halkalı Suları*, c. 1, s. 6, 24/2/1; ayrıca bkz. Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları*, s. 100.

39 Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 171-172; Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 153-155; Ergin, "Vesâit-i İtfâiyeden İstanbul Suları", c. 1, s. 134-137.

40 Ergin "Vesâit-i İtfâiyeden İstanbul Suları", c. 1, s. 135-137; Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 154-155; Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları,* s. 26.



7- Fatih Sultan Mehmed'in yaptırdığı Beylik suyolundan, Sultan I. Ahmed döneminde Saray-ı Atik'e gelen ve buradaki maksemden dağıtılan suları göstermek üzere hazırlanan harita (TSMA, nr. E 12481)

değildir), Kahveci Kemeri (Cebeci köyü yakınındadır) ve Paşa Kemeri'dir.[41]

XX. yüzyılın başlarında Halkalı ve Turunçlu sularının debisi günlük 4,860 ton olması gerekirken yaz aylarında 600 tona kadar düşmekte, kışın ancak 1,200 ton su gelebilmekteydi. Bunun temel sebebi tamir faaliyetlerinin yapılamamasıydı.[42]

Halkalı sularının taşındığı 17 suyolunun bir kısmı zamanla birleştirilmiştir. Bu suyolları şunlardır:[43] Fatih ve Sultan Selim suyolları; Turunçluk Suyolları; Mahmut Paşa ve Laleli suyolları; Beyazıt Suyolları; Galatasaray Suyolları; Koca Mustafa Paşa Suyolları; Cerrah Paşa Suyolları; Süleymaniye (Kanunî Sultan Süleyman) Suyolları; Ebussuud Suyolları; Zencirlikuyu (Mihrimah) Suyolları; Köprülü Mehmet Paşa Suyolları; Beylik (I. Mahmud) Suyolları; Saray Çeşmeleri Suyolları; Sultan Ahmet Suyolları; Nur-ı Osmaniye Suyolları; Hekimoğlu Suyolları; Sekbanbaşı Kasım Ağa (Bayrampaşa) Suyolları.

41 Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları,* s. 180-184; Kazım Çeçen, *İstanbul'un Vakıf Sularından Halkalı Suları*, İstanbul 1991; Kazım Çeçen, *II. Bayezid Suyolu Haritaları*, İstanbul 1997.

42 Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 176.

43 Ekrem Hakkı Ayverdi, *Fâtih Devri Mi'mârîsi,* İstanbul 1953, s. 42; Şehabeddin Tekindağ, "İstanbul", *İA*, V/2, s. 1208-1213; Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/57, 85-86, 109, 154; Kazım Çeçen, *İstanbul'un Vakıf Sularından Taksim ve Hamîdiye Suları*, İstanbul 1992, s. 35-166: Çeçen, *II. Bayezid Suyolu Haritaları*, s. 46; Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları,* s. 25-32, 251; Mehmet Bildirici, "İstanbul Beyoğlu Yakası Tarihi Çeşmeler ve Onları Besleyen Su Kaynakları", *Osmanlı Su Medeniyeti: Uluslararası Sempozyum, 05-08 Mayıs 2000: Bildiriler*, İstanbul 2000; Mehmet Bildirici, "Galata Eski Su Yolları" (Haziran 2000), www.mehmetbildirici.com.

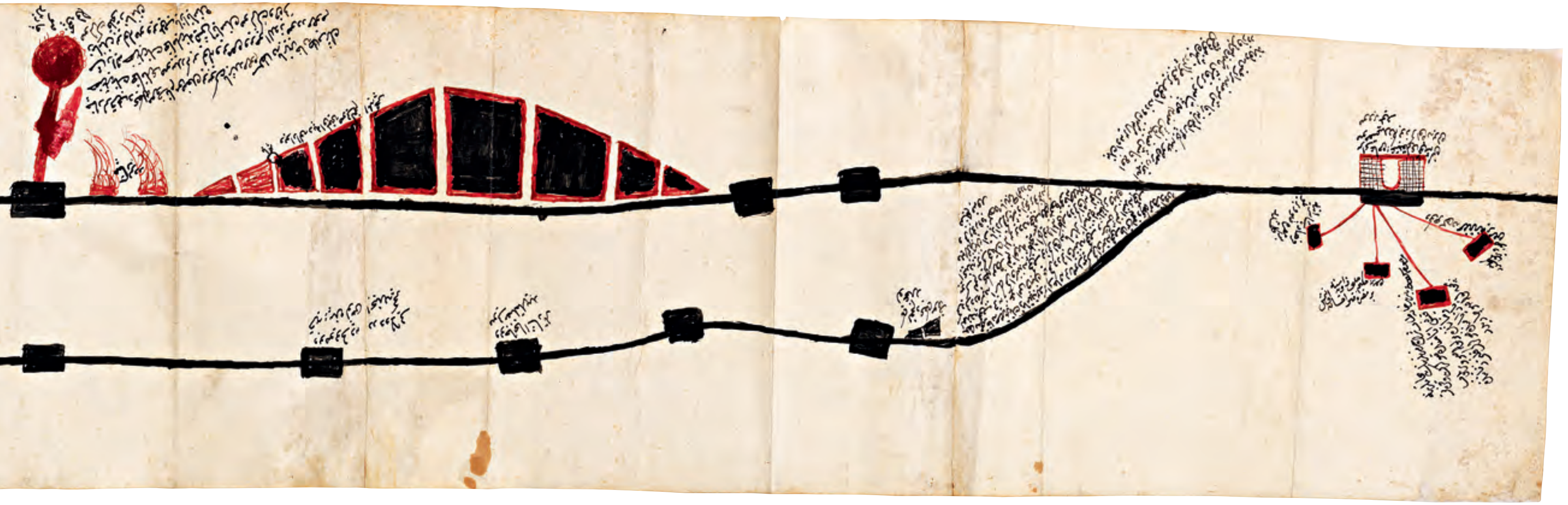
Kırkçeşme Suları (1554-1563) ve Suyolu Hizmetleri

Zamanla nüfusun artması neticesinde su sıkıntısı çekilmeye başlanınca Kanunî Sultan Süleyman, (1520-1566) bu meselenin hâlledilmesi için Mimarbaşı Sinan'ı görevlendirdi. Böylece 1555 senesinde Kırkçeşme su tesislerinin yapımına başlandı.

Kırkçeşme Suyolları, Osmanlı döneminde yapılan en büyük ve en önemli su tesisidir. Haliç'in bitim noktasının kuzeyinde Kâğıthane Deresi ile Alibey Deresi etrafındaki bölgede kurulmuştur. O tarihlerde basınca dayanıklı borular mevcut olmadığından, vadilere kemerler inşa edilerek, sular bunların üzerinden akıtılıyordu. Bu tesisler yapılırken ana mecranın tespitinde, suyollarının, kemerlerin ve havuzların inşasında yapılan ince ölçü ve hesaplamaların bugünkü modern aletlerle yapılan hesaplar kadar hassas oldukları görülmektedir.[44]

1563'te tamamlanan tesislerde 4 büyük kemer; Uzunkemer, Eğrikemer, Güzelcekemer, Mavlova Kemeri bulunmaktadır. Kırkçeşme su tesisleri, en kurak zamanlarda dahi günde 4.200 m^3 su ile 158 tesisi (94 çeşme, 19 kuyu, 15 maslak, 13 hamam, 7 saray vs.) beslemekte idi. Kanunî Sultan Süleyman'dan sonra birçok hayırsever tarafından yaptırılan ilavelerle suyun miktarı ve beslenen tesislerin sayısı artırılmıştır. Suyun derlendiği sahalardaki derelerin baş tarafına bentler inşa edilerek, kıştan yaza su saklanmıştır. Belgrad Ormanlarında Kırkçeşme bentleri denilen bu 4 bent, Karanlıkbent (II. Osman, 1620), Büyükbent (III. Ahmed,

44 Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/86-88.



1723), Ayvad Bendi (III. Mustafa, 1765) ve Kirazlıbent (II. Mahmud, 1818)'tir. Bu bentlerle Kırkçeşme sularının günlük verimi 10.000 m³'e çıkmıştır.

Bu tesis ilkin Fatih Sultan Mehmed (1451-1481) tarafından yaptırılmıştı.[45] Fetihten sonra 50.000 civarındaki şehir nüfusunun sarnıçlardan sağlamaya çalıştığı su ihtiyaçlarını tamamen gidermek için daha önce Roma İmparatoru I. Theodosios (379-395) tarafından yaptırıldığı kabul edilen ve Belgrad Ormanları'ndaki suları İstanbul suriçine akıtan tesislerin onarılması ve yeni suyollarının yapılması emredildi. Bu şekilde Cebeci köyünden Bozdoğan Kemeri'ne kadarki 25 km uzunluğundaki isale hattı yenilendi ve bu hat üzerindeki 21 adet kemer yeniden yaptırıldı. Şehir içi şebekesi de gerek II. Mehmed gerek devrin ileri gelenleri tarafından yaptırılan vakıf külliyelere su verebilecek ölçüde genişletildi. Suriçindeki bölüm tamir edilerek, Bozdoğan Kemeri altındaki Gazanfer Ağa Medresesi'nden Haliç'e doğru yaptırılan Kırkçeşme'ye su akıtıldı. Fatih'in yaptırdığı bu Kırkçeşme, 1943 yılında Atatürk Bulvarı yapılırken ortadan kaldırıldı.[46]

Osmanlı İstanbul'unun esas su şebekesini oluşturan bu yeni Kırkçeşme tesisleri, şehrin kuzeyindeki Belgrad Ormanları bölgesinde toplanmıştır.[47] Su toplama sistemleri, çökeltme havuzları, maksemleri, 46 km uzunluğundaki galeri ve künk borulardan oluşan ana isale hattı, kilometrelerce uzunluktaki şehir şebeke sistemi, çok sayıda çeşmesi ve isale hattı boyunca suyun şehre kadar getirilebilmesi için uygulanan 1/1000 seviyesindeki hassas eğimi ile devrinin en büyük ve en mükemmel su tesisidir.

Kırkçeşme suyu tesisleri toplam 50.057.207 akçeye mal olmuştur. Gümüş değeri üzerinden maliyetini hesaplamak mümkündür. Bu 50.000.000 akçenin o dönemde bir yıllık Osmanlı bütçesinin yaklaşık dörtte biri kadar olduğu dikkate alınarak, Kırkçeşme suyu tesislerinin büyüklüğü ve önemi hakkında daha iyi fikir sahibi olabiliriz.

1568-1569 tarihli olan ve Kırkçeşme ve Kâğıthane sularının dağıtımı ile ilgili, Sinan'a ait tevzi defterinden o tarihte tesisin günlük debisinin 81 lüle (4.212 m³) olduğu anlaşılmaktadır. Ancak ileri tarihlerde tesise dört bent inşa edilerek günlük su kapasitesi 334 lüleye (17.368 m³) çıkarılmıştır.

Kırkçeşme suları İstanbul ve Beyoğlu cihetlerine ayrı ayrı mecralar ile akıtılmıştı. İstanbul cihetine akıtılan sular Topuz Bendi, Büyükbent, Kirazlıbent (Sultan Mahmut Bendi) ve Ayvad Bendi tarafından sevk edilir.

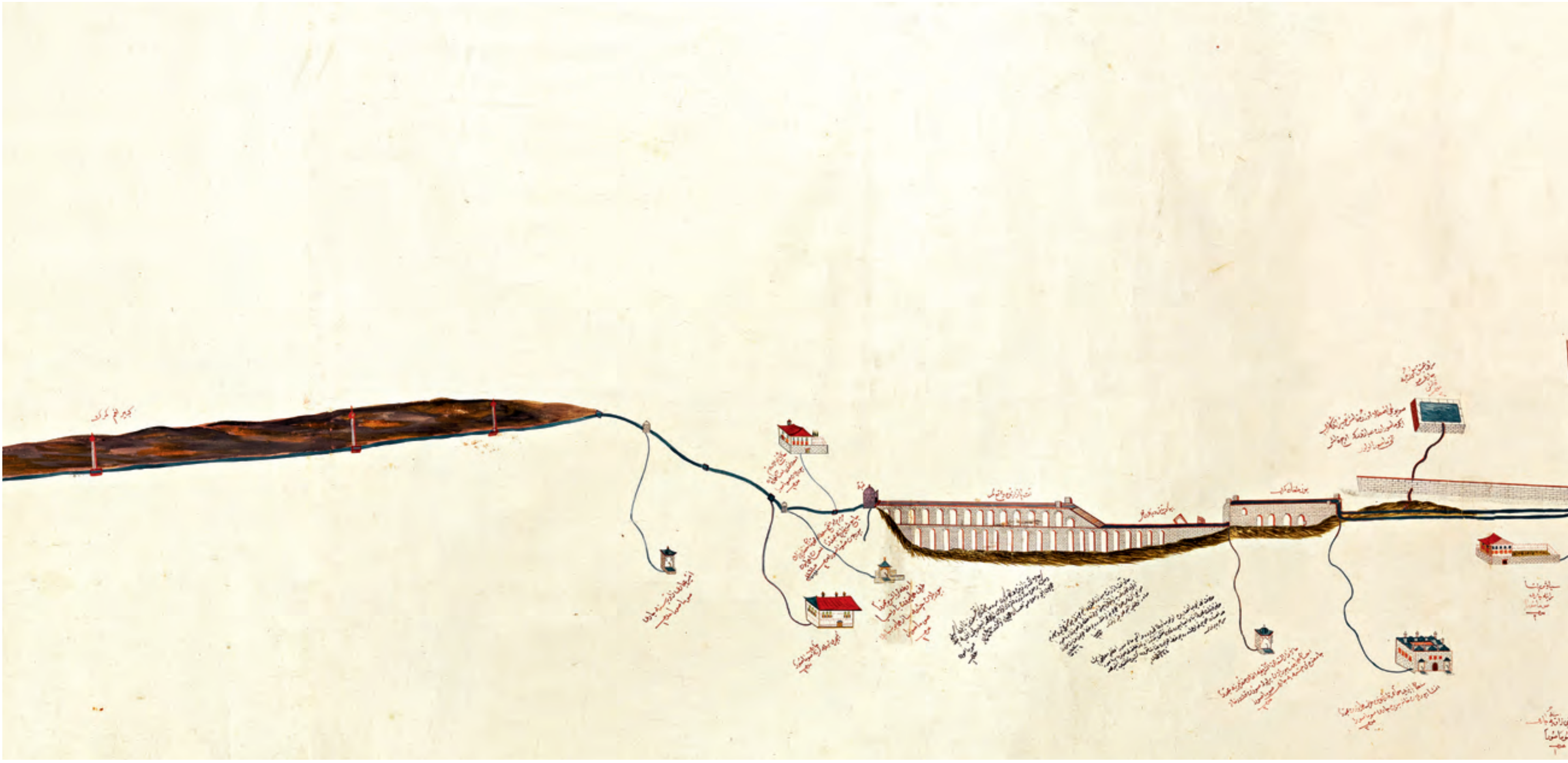
Beyoğlu cihetine sevk edilen sular ise Bend-i Cedid, Valide Bendi, Topuzlu Bent adlarını taşıyan üç bent tarafından toplanır. Bu yola sonradan Taksim suyolları denmiş ve ayrı bir şekilde ele alınmıştır.

XV. yüzyılın sonlarında İstanbul'un nüfusu, beşte üçü Türk olmak üzere, tekrar 100.000 kişiye ulaşmıştı. Fakat XVI. yüzyıldan itibaren nüfusun 100.000'i geçmesi, yeni Kırkçeşme'yi devreye sokarken o da nüfusun daha

45 Tekindağ, "İstanbul", V/2, s. 1213.

46 Bu konuda bkz. Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/88; Kazım Çeçen, *Mimar Sinân ve Kırkçeşme Tesisleri*, İstanbul 1988; Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları,* s. 24-25.

47 Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 166; Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 148.



8- Bozdoğan Kemeri'nden Topkapı Sarayı'na kadar gelen suyolu haritası (TSMK, H. nr. 1815)

da artmasına yol açmış olmalıdır. Böylece XVI. yüzyıl sonlarında suriçi nüfusunun yarım milyonu bulduğu ileri sürülür.[48]

Dönemin sadrazamı Semiz Ali Paşa'nın (1561-1565) bu işe karşı çıktığı bilinmektedir. Sadrazam, şehre bol su gelirse nüfusun göçlerle artıp iaşenin zorlaşacağını, askerlerin geçimlerinde sıkıntıya düşeceğini, talep artışından dolayı narh sisteminin bozulacağını ve toprakların boş bırakılacağını ileri sürmüştür.

Kırkçeşme isale hattının uzunluğu Belgrad köyü civarındaki 4 adet kemerden Eyüp Yenikubbe'ye kadar 43 km'ye yakındır.[49] Bu tesislere yapılan harcamanın bütçe gelir (veya gider) rakamlarının yarısından fazla olduğu tahmin edilebilir.[50] Tesis bittikten sonra Kanunî'nin vakfı olarak yapılan ve Kırkçeşme'den beslenen 135 çeşme bu toplam içinde değildir. Sonradan yapılan çeşmelerin sayısı Sinan'a göre 300'ü geçmiştir.[51]

Kırkçeşme Suyolları, esas olarak Süleymaniye yolu ve Ceneviz lağımı adı altında iki kısımdı. Birinci kısım, Kanunî tarafından 932 (1554-1555) yılında yapılan Ayvad ve Belgrad cihetinden başlayan ve Cebeci köyü hizasında Güzelce Kemer'e kadar uzanan suyoluydu. İkinci kısım ise, Cebeci köyünden Ayasofya Meydanı'ndaki taksime gelinceye kadar Ceneviz Suyolu diye bilinen suyoludur ve Ayasofya Vakfı'ndandır.[52]

Kırkçeşme Suyolları üzerinde bulunan bentlerin suları başlıca iki kol hâlinde Başhavuz denen su toplama merkezinde birleşirler. Burada çökeldikten sonra genel bir mecraya girerek, Mavlova, Güzelce ve Balıklı gibi irili ufaklı birçok kemerden geçerek ve yolda su kaynakları ve katmalarla zenginleşerek ve Sepetlihan Tüneli'nden geçip Eyüp civarındaki Sinekli Kemer'e ve buradan da Eyüp'teki Yenikubbe maksemine ulaşır. Burada Eyüp çevresinin suyunu verdikten sonra, Savaklar denen Eğrikapı büyük maksemine ulaşarak iki koldan şehre girer. Bu yol, başlangıçtan itibaren 8 saatlik bir yoldur.[53]

Başhavuz'dan Yenikubbe taksimine kadar

48 Ömer Lutfi Barkan, "Tarihî Demografi Araştırmaları ve Osmanlı Tarihi", *TM*, 1954, c. 10, s. 1-26; Halil İnalcık, *The Ottoman Empire: The Classical Age:1300-1600*, London 1973, s. 141.

49 *Halkalı Suları*, c. 1, s. 90-96, 24/173/1.

50 1547-8 bütçesinin gelir rakamı 198 887 294 akçe gider rakamı 111 997 449 akçedir. 1565-6 bütçesinin ise gelir rakamı 183 088 000 akçe gider rakamı 189 657 000 akçedir. Bkz. Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler*, İstanbul 2005, c. 1, s. 188.

51 Çeçen, *Mimar Sinân ve Kırkçeşme Tesisleri*, s. 165.

52 *Halkalı Suları*, c. 1, 24/3/1: 29 Ağustos 1883.

53 İbrahim Edhem b. Said, "İstanbul Suyollarıyla Bendlerinin ve Mebânî-i Müteferria-i Sâiresinin Hulâsa-i Ahvâl-i Târihiye ve Hâzırası", *Vakıf Su Tahlilleri XIX ve XX. Yüzyıllarda İstanbul Suları,* haz. Ahmet Tabakoğlu v.dğr.*,* İstanbul 2000, c. 1, s. 46-47.



Kırkçeşme suyollarına, güzergâha yakın kaynaklardan çeşitli katmalar geldiği hâlde Yenikubbe'den itibaren suların dağıtımı başlar.

Bu su, şehrin içinde kollara ayrılarak, muhtelif mahalleleri besliyordu. Pek çok cami, medrese ve imaretin su ihtiyacı Kırkçeşme suyundan sağlanıyordu.[54] Belgelerde de zikredilen bu kolların başlıcaları Ayasofya kolu, Balat kolu, Karagümrük kolu, Kırkçeşme kolu, Nişancıbaşı kolu, Tahtakale kolu ve Samatya koludur. Bunlar yanında cami ve külliyelere yönelik, Fatih ve Yeni Cami gibi kollar vardır.

Kırkçeşme taksiminden üç yol ayrılır: Biri Tahtakale, Yeni Cami, Küçükpazar cihetine gider; ikincisi Aksaray cihetine gider; üçüncüsü de ana tariki olarak Ayasofya Meydanı'ndaki taksime gider. Ayasofya taksiminden ayrılan yollar şunlardır: Topkapı Sarayı, dolap ocakları ile İshak Paşa, Darphane, eski Mekteb-i Tıbbiye, Demirkapı, Bâbıâli ile Hoca Paşa, Topkapı.[55]

Kırkçeşme suyolları üzerinde bulunan su tesisleri zaman içersinde birçok tamir ve tadil görmüştür. Kırkçeşme suyollarındaki en büyük inşa faaliyeti Sultan III. Ahmed (1703-1730) zamanında yapılmıştır. Evvelce yapılmış olan su tesisatı, tamamen yenilendiği gibi 5 tane bent ilave edilmiştir. Topuzdere üzerinde bulunan Bend-i kebir, ilave 5 bentten biridir.

Sultan III. Mustafa (1757-1774) zamanında 1179 (1765-1766) yılındaki büyük depremden etkilenen su tesisatı, tamir edildi ve Kırkçeşme bentlerine Evhadüddin Vadisi üzerinde Ayvad Bendi ilave edildi.

Bentlerle meşgul olan en son padişah Sultan II. Mahmud (1808-1839) oldu. O zamana kadar vakıf su işleriyle mükellef olan ve hiçbir idareye bağlı olmayan Su Nezareti 1252 (1836-1837) yılında Evkaf Nezareti'ne bağlandı. Su Nazırı Hüsameddin Efendi'nin gayretiyle 1254 (1838-1839) yılında Belgrad köyündeki Kırkçeşme bentlerine Kirazlıbent, Bahçeköy civarındaki Taksim bentlerine de Bend-i Cedid ilave edilmiştir. [56]

Kırkçeşme suları, derelerdeki ve bentlerdeki suları şehre isale eden yüzey suları olduğundan kirlenme ihtimalleri yüksekti. Kırkçeşme şebekesi, Halkalı gibi, şehir içindeki kanallarına "koli basili" karıştığı gerekçesiyle, belediye tarafından 1930'dan itibaren kapatılmaya başlanmış ve bu tesisler, bunlardan beslenen çeşmelerle birlikte, yok olmaya terk edilmiştir. [57]

54 Kırkçeşme suyunu kullanan cami ve mescitler için bkz. Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 193-222.

55 Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 151.

56 Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 144-146.

57 Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/88.

XX. yüzyıl başlarında İstanbul suriçine, bendler kanalıyla günde 150-160 lüle (9.000-9.600 m^3) su isale edilmekteydi.[58]

Kırkçeşme Suyolu hizmetleri şunlardır:[59]

Ahırkapı hizmeti, Aksaray hizmeti, Aşağıana hizmeti (Küçük Ayasofya, Kumkapı, Gedikpaşa, Yenikapı, Laleli, Şehzadebaşı, Yedikule, Saraçhane, Beyazıt, Soğanağa), Ayvansaray hizmeti, Azaplar hizmeti (Fatih, Cibali, Küçükmustafapaşa), Bâlî Paşa-Dizdariye-Gedikpaşa hizmeti, Çukurçeşme hizmeti (Aksaray), Ekşikara hizmeti (Aksaray, Fatih), Eyüpsultan hizmeti, Hoca Paşa hizmeti (Cağaloğlu, Bahçekapı, Mahmutpaşa, Sirkeci), İshak Paşa hizmeti (Sultanahmet), Kumkapı hizmeti, Nahlbent hizmeti (Ayasofya, Küçük Ayasofya, Çatladıkapı, Sultanahmet), Sultanahmet hizmeti, Tahtakale hizmeti, Timurkapu hizmeti (Demirkapı, Sirkeci), Yedikule hizmeti, Yukarıana hizmeti (Fener, Sultanselim, Ayvansaray, Eğrikapı, Fener, Cibali), Zal Mahmut Paşa hizmeti (Eyüp), Zeynep Sultan Camii hizmeti (Ayasofya), Sarıgez hizmeti (Sarıgüzel, Yenibahçe, Aksaray), Küçükpazar hizmeti (Unkapanı, Süleymaniye), Topkapı hizmeti (Demirkapı, Hocapaşa, Sirkeci).

Galata ve Taksim Suları (1730-1839)

Taksim suyolları tesisleri de Galata-Beyoğlu bölgesinin artan su ihtiyacını karşılamak için kurulmuştu.[60] I. Mahmud'un annesi Saliha Sultan, Taksim sularının kurucusu sayılır.

İstanbul'un Beyoğlu havalisinin su problemi ilk defa 1732'de yapılmış olan Taksim Suyu tesisleriyle çözüme kavuşmuştur. Bahçeköy civarında derlenen ve günlük verimi 800 m^3 olan su, 20 km'lik bir isale hattıyla Taksim'deki 2,700 m^3'lük bir depoya ve oradaki maksem vasıtasıyla 64 çeşme ve sebil ile 3 şadırvana ulaşmaktadır. 1732'de I. Mahmud tarafından yaptırılan Bahçeköy (Sultan Mahmut) Kemeri ile Topuzlu Bent, Valide Bendi ve II. Mahmud Bendi bu tesislerdendir. Bentlerin yapımıyla Taksim sularının günlük verimi 3.000 m^3'e yükselmiştir.

Taksim suyu, Yeniköy'den başlayıp Kasımpaşa'ya kadar sahil mahallelerine, Beyoğlu ve Galata'ya verilmekte idi. Bu su, Bahçeköy'de birbirine yakın olan Topuzlu Bendi, Valide Bendi ve Sultan Mahmud Bendi (Bend-i Cedid) ile katmalarından oluşmaktaydı. Bu üç bendin suları; Bahçeköy hizasında birleştikten sonra Bahçeköy kemerini geçerek, Beyoğlu'na akardı. Yine I. Mahmud Kemeri ile Taksim maksemi bu suların esas tesisleridir.



9- Valide Su Bendi (Melling)

Bu tesislerinin yapılması Galata beldesinin kalabalıklaşması ile ilgilidir. XVI. yüzyıl ortalarından itibaren bölgede yerleşimler oluşmaya ve Boğaz'ın batı yakası kıyı kesimlerinde de nüfus artmaya başlamıştı. XVIII. yüzyıl başlarından itibaren Humbarahane (1739) suyunun Hasköy ve Kasımpaşa'ya, Levent Çiftlik suyunun da Teşvikiye, Harbiye ve Taksim civarına su verdiğine dair bilgiler bulunmaktadır.

Taksim suyolları güzergâhında Yeniköy'den Beyoğlu'na kadar bazı küçük maksemler ve maslaklar vardı. Bu maksemlerin en önemlisi ve büyüğü 1145 (1732-1733) yılında I. Mahmud (1730-1754) tarafından yaptırılan ve Taksim suyunun bu adı almasının sebebi olan Taksim maksemiydi. Tophane ve Kasımpaşa cihetleri ile Beyoğlu ve Galata havalisine su veren tek

58 Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 170.

59 Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 191, 193-195, 197-202; *Kırkçeşme Suları*, c. 1-2.

60 Bu konuda bkz. Çeçen, *Taksim ve Hamîdiye Suları*, s. 30, 35-166.



maksem bu büyük su deposu idi. Bulundurduğu su miktarı bölgeyi XX. yüzyıl şartlarında beş altı ay idare edebilirdi.[61]

Yine Taksim su şebekesi içinde Harbiye ve Taksim maksemleri tarzında yerüstü maksemleri olduğu gibi, Hacı Osman bayırı yeraltı maksemi, maslaklar, teraziler, hazneler, çeşme, sebil ve şadırvanlar vardı. Azapkapı, Dolmabahçe, Tophane, Kabataş ve Maçka'daki çeşmeler ile yine Tophane camilerinin şadırvanları bu şebekeye dâhildir. Ana hattı Beyoğlu olan şebekenin; Yeniköy, Boyacıköyü-Emirgân, Rumelihisarı, Bebek-Arnavutköyü, Ortaköy, Yıldız, Şişli-Kurtuluş civarı, Beşiktaş, Fındıklı-Tophane, Kasımpaşa kolları vardır.[62]

61 İbrahim Edhem, "İstanbul Suyollarıyla Bendlerinin ve Mebânî-i Müteferrika-i Sâiresinin Hulâsa-i Ahvâl-i Târihiye ve Hâzırası", c. 1, s. 50.

62 Bu konuda bkz. Naci Yüngül, *Taksim Suyu Tesisleri*, İstanbul 1957.

Taksim suları dört aşamada inşa edilmiştir.
I. aşamada; I. Mahmud devrinde (1730-1754) 1731 ve 1732 yıllarında Bahçeköy'deki Balaban Deresi ve Eski Bağlar Deresi'nin sularının toplanıp Bahçeköy Kemeri ve I. Mahmut Kemeri üzerinden geçirilerek, içi sırlı künklerle Hacı Osman bayırı, Ayazağa, Levent, Mecidiyeköy, Şişli ve Harbiye yolu ile Taksim'deki büyük sarnıca getirilmiş ve buradaki maksemden bölgeye su dağıtımı sağlanmıştır. 1750 yılında Topuzlu Bent inşa edilerek, suyun debisi artırılmıştır.

I. Mahmud devri, İstanbul su tarihinde önemli bir dönemdi. O zamana kadar gerek Bizans imparatorlarının, gerek Osmanlı padişahlarının suya ilişkin eserleri yalnız suriçine yönelmişti. Taksim sularını toplayan bentlerden Topuzlu Bendi ile Valide Bendi o devrin eserleridir. Gerek I. Mahmud ile Valide Sultan'ın, gerek sair hayır sahiplerinin Taksim suları için yaptırmış oldukları çeşmelerin adedi kırkı geçmiştir.[63]

II. aşamada; I. Abdülhamid devrinde (1774-1789), tesislerin onarımı yapılmış, Cezayirli Gazi Hasan Paşa, 1786 senesinde Topuzlu Bent'i tamir ettirerek, seviyesini 3 m kadar yükseltmiştir. Bu aşamada künklerle yapılan su taşıma işi, künkler yetersiz kalınca yer yer galeriler açılarak yapılmıştır. Sadrazam Koca Yusuf Paşa da Bahçeköy'ün Dutluk mevkisindeki Valide Sultan Katması'nı tamir ettirerek suyun debisinin artmasını sağlamıştır.

III. aşamada III. Selim'in (1789-1807) annesi Mihrişah Valide Sultan, Bahçeköy'deki Arabacı Mandırası Deresi üzerinde 1796 yılında Valide Bendi'ni yaptırmıştır. Bu bent ile birlikte, Taksim suyu tesislerinin toplam debisi 41 lüleye ulaşmıştır. Mihrişah Sultan, Yeniköy'e ve Kurtuluş'a ayrılan kolların isale hattını da yaptırmış ve hem kendi adına hem de kızı Fatıma Sultan adına çok sayıda çeşme de inşa ettirmiştir. Bendin hizmete girmesi ile tesisten su alan yerlere ilave olmak üzere ayrıca 1 saray, 2 kışla, 3 tekke, 1 fırın, 6 hamam, 17 ev, 19 sahilhane ve 29 çeşmeye daha su verilmiştir.

IV. aşamada ise Arabacı Mandırası Deresi'nin diğer kolu üzerine II. Mahmud (1808-1839) tarafından kendi adı ile de anılan Yeni Bent, 1839 senesinde inşa edilerek tesisin suyu çoğaltılmış ve ana hatları ile Taksim suyu tesisleri 1839 senesinde son şeklini almıştır. Bent yakınına iki çeşme yaptırmış ve bu çeşmelerden artan suyu da tekrar sisteme ilave ettirmiştir.

63 Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 145.



10- Belgrad Su Bendi (Melling)

I. Mahmud tarafından 1732'de yaptırılan Bahçeköy su şebekesinin tesisine kadar, şehrin bu yakasının su ihtiyacının mahallî imkânlar ile temin edildiği anlaşılmaktadır. Esasında Topuzlu Bend'e bağlı iken, sonraları genişletilen Bahçeköy su şebekesi, Taksim semtine adını veren "büyük taksim" veya "maksem"e geldikten sonra, buradan çeşitli kollara ayrılır.[64]

Taksim suyu da, tıpkı büyük ölçüde Kâğıthane Deresi'nden beslenen Kırkçeşme suları gibi yüzey sularıdır ve kirlenme tehlikesi taşıdıklarından içme suyu olarak kullanılmaları mahzurlu olabilir. Bu yüzden II. Abdülhamid, şehre kaliteli içme suyu sağlamak amacıyla Hamidiye tesislerini gerçekleştirdi (1898-1902).[65]

Sultan II. Abdülhamid (1876-1909), saltanatının daha ilk yıllarında bent sularına önem vererek, suların miktarını artırmış ve niteliklerini iyileştirmek için de 1297 (1881-1882) yılında büyük bir komisyon kurdurmuştu. Ancak bentlerin yükseltilmesi ve suyollarının iyileştirilmesi için gerekli olan finansman desteği sağlanamadı. Sadece Kâğıthane Deresi'nin suyu buhar makineleriyle yükseltilerek, Taksim sularına ilave edildi.

Yine II. Abdülhamid zamanında İstanbul su tarihinde yeni bir devir başlamıştır. Bu da o mühendislik harikası olan eski suyolları tesisatının yanında, Terkos su teşkilatının kurulmasıdır. Bu son gelişme vakıfların sorumluluğu dışındadır.[66]

Galata ve Taksim suyolu hizmetleri, özellikle çeşme-sebil, cami-şadırvan, tekke-dergâh, mektep, medrese, kışla, hastane, karakol gibi hayratın su ihtiyacını gidermeye yönelikti:[67]

Beşiktaş hizmeti; Teşvikiye hizmeti; Çırağan hizmeti; Beyoğlu hizmeti; Tatavla hizmeti; Galata Emetullah Valide (Galata Yeni Camii) yerli suyu hizmeti; Hasköy menba suyu hizmeti; Ortaköy yerli su hizmeti; Kuruçeşme

64 Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/155.

65 Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları*, s. 315-316.

66 Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 146.

67 Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 212-222; Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/153.



11- Büyük Belgrad Su Bendi (Melling)

hizmeti; Arnavutköy yerli su hizmeti; Rumelihisarı yerli su hizmeti; Emirgân-Boyacıköy hizmeti; Yeniköy hizmeti.

Bunların dışında belgelerde özellikle Galata ve çevresinde su dağıtımı ve suyolları tamiratıyla ilgili hizmet birimlerinden bahsedilmektedir.

Üsküdar Suları

Üsküdar su teşkilatı büyük ölçüde Osmanlıların eseridir. Ancak fetih öncesi dönemde su ihtiyacının giderilmesinde sarnıçların kullanıldığı anlaşılıyor. Nitekim Marmaray'ın altyapı ve tünel kazıları sırasında Koşuyolu İbrahimağa Zaviyesi yolundaki kazılarda 1261'den sonra yapıldığı sanılan sarnıç bulunmuştur. Buna benzer bir sarnıç da Üsküdar kazılarında ortaya çıkmıştı.

Üsküdar suları, tıpkı İstanbul suriçi ve Beyoğlu'na verilen Halkalı ve Hamidiye suları gibi vakıf olarak yaptırılan kaynak sularıdır. Nitekim ilgili belgede bu husus vurgulanmakta, debilerinin toplamının 30-35 lüleye (1,560-1,820 m^3/gün) ulaştığı belirtilmektedir.[68]

Ancak bütün Üsküdar suyollarının debilerine bakarsak, Osmanlı döneminde Üsküdar'a günde 50 lüleden yani 2,600 m^3 tondan fazla su verildiğini tahmin edebiliriz. Beş kişilik bir ailenin günlük su tüketiminin genellikle yarım tondan az olduğunu düşünürsek, bir kıyas imkânı ortaya çıkar. Yine Osmanlı Üsküdar'ının nüfusunun 150.000 ve günümüzde bu bölgenin nüfusunun 4.000.000 civarında olduğunu söylersek kişi başına düşen su miktarına biraz daha yaklaşmış oluruz.

Osmanlı dönemi Üsküdar suları üç kısımda ele alınabilir: Birincisi Üsküdar kazası suları ki bugün bütün Anadolu yakası sularını kapsamaktadır. Dolayısıyla Anadolu yakasındaki başka belediyelerin yetki alanına girmektedir. İkincisi Üsküdar beldesinin suyollarıdır. Üçüncüsü eskiden köy olup günümüzde Üsküdar'ın mahallelerini teşkil eden yerleşim birimlerinin suyollarıdır.

68 İlgili belgede Üsküdar sularının Halkalı suları gibi kaynak suları olduğu vurgulanmaktadır. Bkz. *Halkalı Suları*, c. 1, s. 67, 24/41/1. (1873-1895 yıllarını kapsayan bu cilt İSKİ (İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi) arşivindeki 24 nr.lı defterle 15 nr.lı defterin ilk kısmını ihtiva etmektedir.) Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 155.



12- Beyazıt civarından Topkapı Sarayı'na kadar giden suyolları haritası (TSMK, H. 1816)

Üsküdar'ın su ihtiyacı eskiden kalan birkaç ayazmanın,[69] dışında 6 tanesi hanım sultanların olmak üzere, Çamlıca tepelerinin eteklerinden elde edilen kaynakların toplanmasıyla elde edilen 3-15 km uzunluğunda en az 18 suyolu karşılamaktaydı.[70]

Çamlıca tepelerinin sularını Üsküdar'a ileten sular arasında; Atik Valide Sultan (Nurbanu Valide Sultan, 1583), Nevşehirli Damad İbrahim Paşa (1718) ve Selimiye (III. Selim, 1790) suyolları en önemlileri ve en büyükleridir.

Bunlardan başka Mihrimah Sultan (iki tane), Solak Sinan, Mahpeyker (Kösem) Valide Sultan (Çinili), Emetullah Gülnuş Valide Sultan (Yeni Cami, Cedid Valide), Mihrişah Sultan (İhsaniye), Aziz Mahmud Hüdayî, Arslan Ağa, Selami Ali Efendi, Kapıağası Yakub Ağa, Hacı Halil Efendi (Çınar), Tophanelioğlu, Ayazma (Sultan III. Mustafa), Altunizade ve Paşalimanı (Cevrî Kalfa) suyolları belirtilebilir.[71]

Büyük ve Küçük Çamlıca gibi Üsküdar çevresindeki suların ve kuyuların mülkiyetleri ya sahiplerine ya da vakıf topraklarda elde edildikleri için eski vakıflar idaresine aitti. Bunlar arasında meşhur Taşdelen suyu öteden beri vakıflara aittir. Yine Çamlıca civarındaki Hasib Paşa, Tomruk Ağası, Ömerbey, Çubuklu'da Göztepe, Beykoz'da Simkeş, Sarıyer'de Hünkâr ve Çırçır sularının dışındakiler vakıflara bağlıydı.[72]

Üsküdar ve çevresinde su dağıtımı ve suyolları tamiratıyla ilgili olarak Kandilli, Çengelköy, Beylerbeyi-İstavroz ve Kuzguncuk hizmetleri gibi hizmet birimleri vardı.

Üsküdar Vakıf suları üç yoldan akmaktaydı:

a. Güneybatı yolu: Ümraniye, Bulgurlu ve Küçük Çamlıca'dan toplanarak, Altunizade ve Validebağı yoluyla Üsküdar'a ulaşırlar. Bunlar debileri yaklaşık olarak 3 lüleyi yani günde 156 m^3'ü aşan sulardır. [73]

Bunlar arasında Atik Valide (Nurbanu Valide, ö. 1583), III. Selim (Selimiye) ile Sadrazam Nevşehirli Damad İbrahim Paşa (1718-1730) ve Fatıma Sultan (III. Ahmed'in Mihrişah Sultan'dan olan kızı, Nevşehirli Damad İbrahim Paşa'nın zevcesi) suyolu hizmetleri vardır.

b. Kuzeybatı yolu: Başlıcaları Hüdayî, Mihrişah Valide Sultan (Selimiye ve İhsaniye), Tophanelioğlu, Cevrî Usta, Refî Efendi, İsmihan Kaya Sultan, Arslan Ağa ve Özbekler Dergâhı sularıdır. Bu sular Büyük Çamlıca, Tophanelioğlu, Bağlarbaşı, Nuhkuyusu, Posta Yolu ve Bülbül Deresi Caddesi'yle Üsküdar'a girerler. Bu ikinci yol sularının da toplamı 3 lüle (156 m^3/gün) kadardır.

c. Kuzey yolu: Üsküdar'a kuzey yönünden gelen başlıca su; vapur iskelesindeki İskele Camii (Mihrimâh Sultan) suyudur. İcadiye'de Çiftebakkallar'da ve Dereboyu'nda, Yahudi mezarlığında, Kuzguncuk Deresi'nde bulunan 17 kaynaktan getirilerek camiye akıtılmıştır.[74]

Yine Haydar Paşa Hastanesi'ne akan Sultan Mecid, Altunizade İsmail Paşa, Selami Ali Efendi, Kazasker Refi Efendi, Silahdar Abdurrahman Paşa, Kazasker Baki Efendi, Şeyhülislam Mirzade Esad Efendi, Eminzade ve Istabl-ı Âmire Müdürü Halil Efendi, Çınar çeşmeleri, Toygar Hamza ve Özbekler Dergâhı, Maktul Selim Ağa, Karabet Kalfa, Yenimahalle Ermeni Kilisesi suyu, IV. Mehmed'in Büyük ve Küçük Çamlıca'daki çeşmeleri, Emin Paşa kerimesi Nahimiye Hanım'ın Çınardibi, Kısıklı, Benlizade Raşid Efendi, Bulgurlu'da Demirci, Meleksima çeşmeleriyle Kemankeş Talib Efendi, Libade, Süleyman Paşa, Hatice Sultan vesaire çeşme suları vardır.[75]

69 Ayazma ve kaynarca suları hakkında bkz. Ahmed Sâfi Bey, "İstanbul'un Menba' Suları", *Vakıf Su Tahlilleri XIX ve XX. Yüzyıllarda İstanbul Suları,* haz. Ahmet Tabakoğlu v.dğr., İstanbul 2000, c. 1, s. 109.

70 Kazım Çeçen, *İstanbul'un Vakıf Sularından Üsküdar Suları*, İstanbul 1991, s. 24; Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları*, s. 197-237.

71 Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları,* s. 197-237.

72 Ergin, "Vesâit-i İtfâiyeden İstanbul Suları", c. 1, s. 138.

73 Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 155.

74 Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 156.

75 Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 181.



Ayrıca Kayışdağı'ndan kaynaklananlar yanında, küçük suyolları da vardır. Bugün suyollarının hemen hiçbirisi kalmadığı gibi çeşmeler de tahrip edilmiştir.

Üsküdar vakıf suları özellikle Çamlıca tepelerinden kaynaklanmaktaydı. Bu suyollarıyla alakalı olarak Galib Ata ile Nâzım Bey'in yazıları Üsküdar'ın tarihî topoğrafyası hakkında da önemli bilgiler vermektedir.

Mâ-i lezîz defterlerindeki hüccetlerde ve vakıf sularını konu alan Vakıf Su Defterleri'nde Üsküdar'ı besleyen sular ve suyolları da kaydedilmiştir. Bu ciltlerde başlıca sultan su vakıfları ve bölükbaşı tarafından yönetilen suyolculuk hizmetleriyle ana suyolları vardır. Bilindiği gibi sultan vakıflarının suyolcusuna bölükbaşı (serbölük) denmekteydi.

Üsküdar ve Anadolu yakasında İstanbul ve Beyoğlu semtleri gibi geniş ölçekte su dağıtım ve taksimatı mevcut olmayıp bazı hayır sahipleri uzaklarda buldukları suları künkler içinde Üsküdar ve Boğaziçi köylerine isale ettirmişlerdir.[76]

Bu suyolları hakkındaki bilgiler, aynı zamanda, XIX-XX. yüzyıl İstanbul Anadolu yakasının topoğrafya ve toponomisi hakkında oldukça aydınlatıcıdır.

Üsküdar'ın su hizmetleri teşkilatının XVI. yüzyılın sonlarından itibaren oluşmaya başladığı görülüyor. Ancak, İstanbul'un fethinden sonra, tıpkı suriçinde olduğu gibi Üsküdar'da da Türk mahalleleri camiler etrafında teşekkül etmişti. Fatih'in sadrazamlarından Rum Mehmed Paşa'nın camisi ve hamamı (1471-1472) sadece Üsküdar'ın değil, bütün İstanbul'un da ilk camilerindendir.

Bundan başka Kaptan Paşa (Hamza Fakih) (1499), Davud Paşa (1505), Selman Ağa (1508) ve Mihrimah Sultan (1548) camileri de Üsküdar'ın ilk camileridir. Bunların su ihtiyacı vakıf su teşkilatı oluşmadan önce küçük galerilerle getirilen yer altı suları ve Bülbül Deresi, Balaban Deresi ve Çavuşdere gibi dere sularıyla karşılanmış olmalıydı. Yine tepelerin içine açılan küçük galerilerden gelen sular, ihtiyacı karşılayabiliyor ve kalabalık olmayan şehre küçük kaynaklar yetiyordu.[77]

Yine bu camilere baktığımızda Üsküdar'ın, bugünkü iskele civarından başlayarak, sırtlara doğru kalabalıklaştığı anlaşılmaktadır. Camilerin yapım tarihlerine bakarak, Üsküdar mahallelerinin yaklaşık teşekkül devrelerini tayin etmek de mümkün görünmektedir. Nitekim, Mihrimah Sultan Külliyesi'nin 1547'de tamamlanmış olması, bu tarihlerde iskele ve civarının şenlenmiş olacağına işaret edeceği gibi, diğer camilerin yapım tarihleri de etrafının iskân tarihiyle yakından ilgilidir. Vakıf suyolları da bu dönemde teşekküle başlamış olmalıdır. Nitekim Rum Mehmed Paşa Vakfı, büyük bir ihtimalle öncelikle kendi suyolları için oluşturulmuştur.

Özellikle çeşme-sebil, cami-şadırvan, tekke-dergâh, imaret mektep, medrese, kışla, hastane, yangın havuzu gibi hayratın su ihtiyacına yönelik olan Üsküdar, Kuzguncuk, Kısıklı Mahallesi, Atik Valide Mahallesi, Debbağlar Mahallesi, Çakırcı Hasan Paşa Mahallesi, Sinan Paşa Mahallesi (İhsaniye), Ümraniye-Yalnızservi ve Bulgurlu hizmetleri vardır.

Üsküdar'ın suyolları şunlardır:[78] Atik Valide (Nurbanu) Sultan Suyolları 1583; Çinili (Kösem, Mahpeyker) Valide Sultan (Orta Valide) Suyolları (1640); Nevşehirli Damat İbrahim Paşa ve Fatıma Sultan Suyolları (1718); Selimiye Suyolları (1800-1805); Mihrimah Sultan Suyolları (1547 civarı); Gülnuş (Emetullah) Valide Sultan

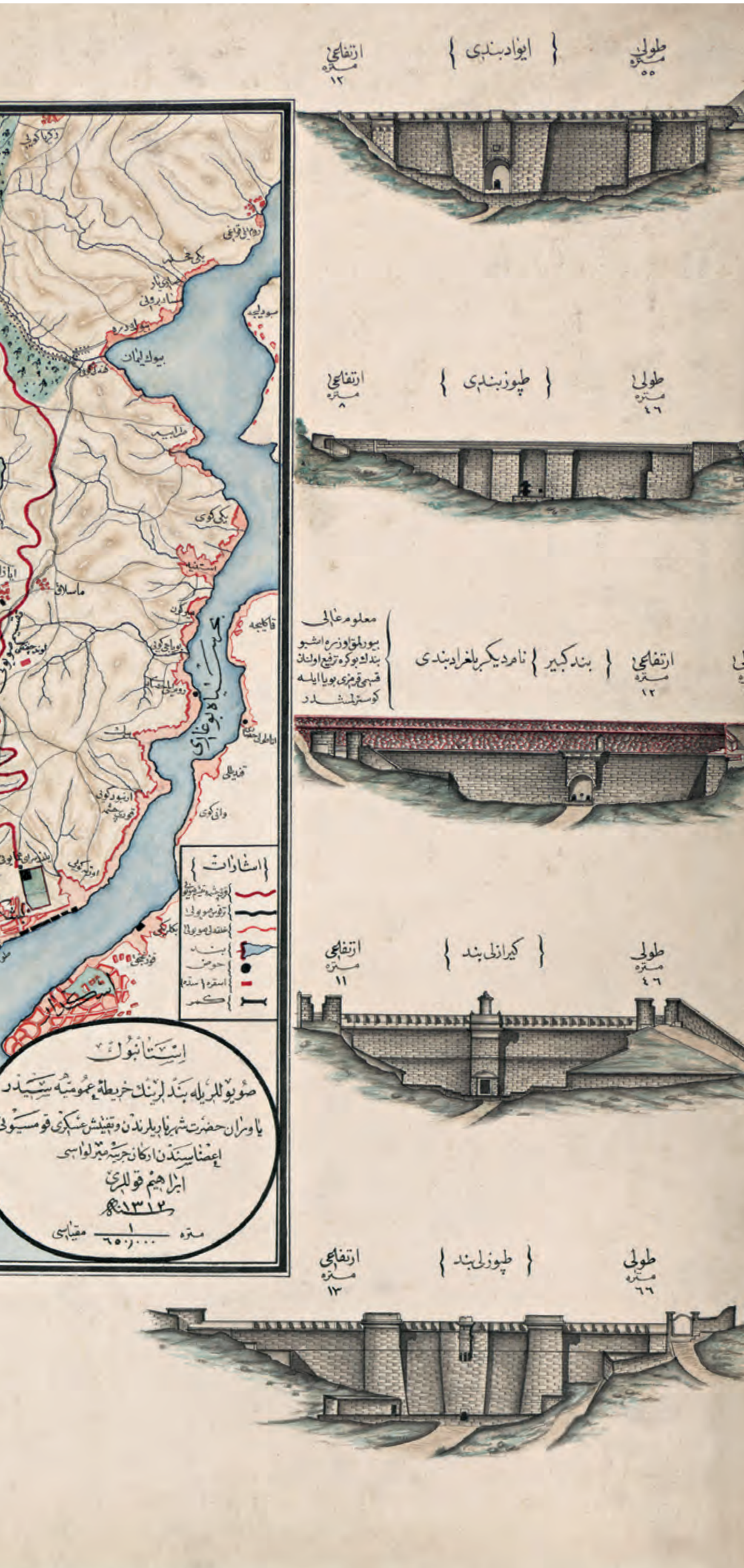
76 Ergin, "Vesâit-i İtfâiyeden İstanbul Suları", c. 1, s. 137.

77 Mesela bkz. Çeçen, *Üsküdar Suları*, s. 22, 26.

78 Cosimo Comidas de Carbognano, XVIII. *Yüzyılın Sonunda İstanbul,* çev. Erendiz Özbayoğlu, İstanbul 1993, s. 89; P.Ğ. İncicyan, *XVIII. Yüzyılda İstanbul*, çev. Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1976, s. 134; Eremya Çelebi Kömürciyan, *İstanbul Tarihi: XVII. Yüzyılda İstanbul*, çev. H. D. Andreasyan, nşr. K. Pamukciyan, İstanbul 1980, s. 49, 279, 280; Sarkis Sarraf Hovhannesyan, *Payitaht İstanbul'un Tarihçesi*, çev. Elmon Hançer, İstanbul 1996, s. 38; Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 181-188; Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 155-157; Ergin, "Vesâit-i İtfâiyeden İstanbul Suları", c. 1, s. 137; Nirven, *İstanbul Suları*, s. 222-225; Çeçen, *Üsküdar Suları*, s. 36, 39-43, 48, 56-61, 68-75, 109-118; Çeçen, *II. Bayezid Suyolu Haritaları*, s. 57-58; Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/69; Tahsin Yazıcı, "Üsküdar", *İA*, XIII, 129.



13- 1894-1895'te hazırlanan İstanbul Suyolları Umumî Haritası (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)



(Cedid Valide), Yeni Cami Suyolları (1640); Mihrişah Valide Sultan (İhsaniye Mahallesi) Suları (1791); Ayazma (III. Mustafa) Suyolları; Aziz Mahmud Hüdayî Suları; Selamî Zaviyesi Suyu; Tophanelioğlu Suyolları (1832); Altunizade Suyolları; Eminzade Suları; Solak Sinan Suyu (1547-1548'ler); İsmihan Sultan ve İsmihan Kaya Sultan Suları; Cevrî Kalfa (Paşalimanı) Suları; Arslan Ağa Vakfı Suyu (1646); Çamlıca Suları.

XX. yüzyılda Üsküdar suyolları hizmetleri devreden çıkmış, abone usulü yaygınlaşmış ve eski Üsküdar suları menba suları olarak varlıklarını sürdürmüşlerdir. Bunların başında Üsküdar sularının esas kaynağı olan Çamlıca suları gelir.[79]

Üsküdar'a bağlı çevre köylerine ait suyolları, su dağıtımı ve suyolları tamiratıyla ilgili hizmet birimleri vardır. Bunlardan günümüz Üsküdar'ına bağlı olanlar Kuzguncuk, İstavroz, Beylerbeyi, Çengelköy, Vaniköy, Kandilli ve Küçüksu hizmetleri olarak belirtilebilir.[80]

Eskiden Üsküdar'a bağlı olmakla birlikte günümüzde diğer belediyeleri ilgilendiren suyolları ve suyolu hizmetleri şunlardır:[81]

Kanlıca-Anadoluhisarı Suyolları hizmeti; Beykoz Suları, Paşa-Paşabahçe hizmeti; Kadıköy Suları ve Suyolu Hizmetleri;[82] Kayışdağı Suları; Kartal-Pendik Suları; Tuzla-Gebze Suları.[83]

Hamidiye Suları (1902) ile İstanbul ve Civarındaki Memba Suları

Şehrin içme suyu ihtiyacını karşılamak için muhtelif kaynak suları, küçük isale hatlarıyla çeşmelere verilmiştir. Bunların en önemlisi 1902'de II. Abdülhamid tarafından yaptırılan ve günlük verimi 1,200 m^3 olan Hamidiye suyudur. Kemerburgaz ile Cendere arasındaki vadide Karakemer civarında altmış

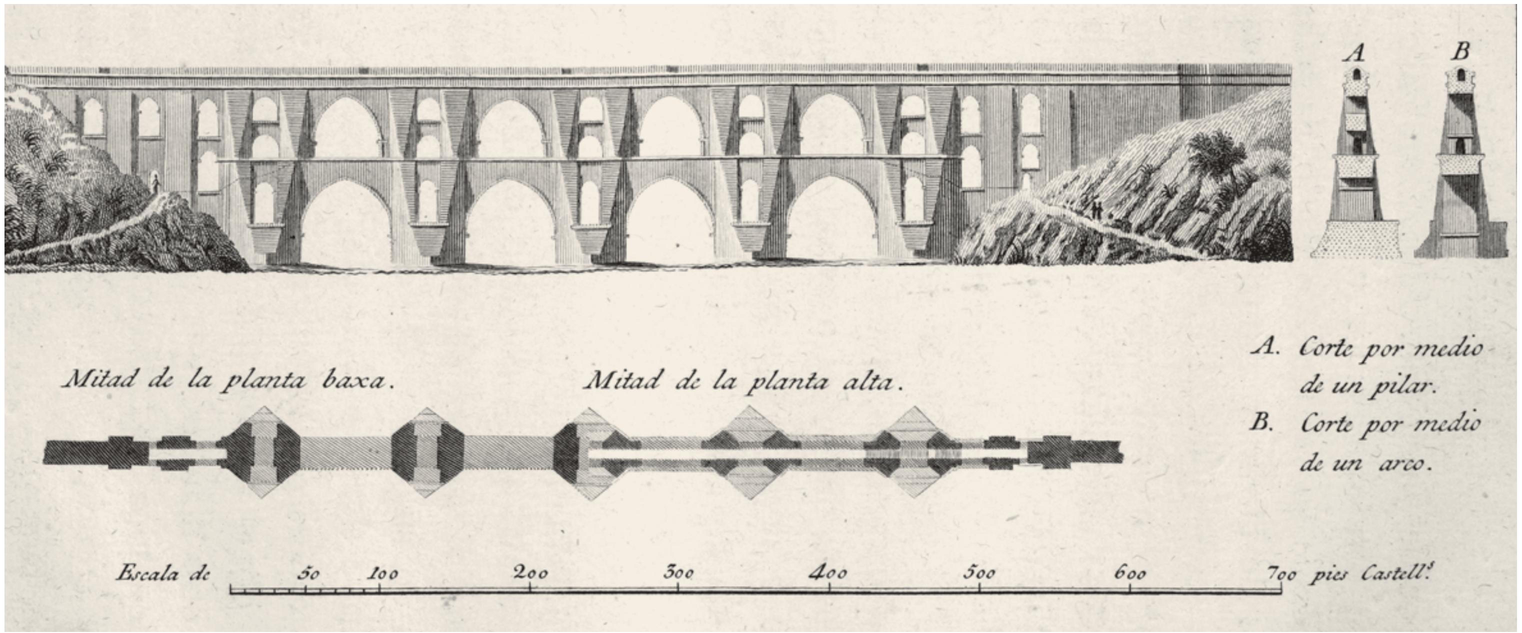
79 Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s.190.

80 *Suyolcu*, c. 1, 10/18/2-5, 10/60/1-2, 10/134/1-3, 10/135/1-3, 10/136/1-2, 10/137/1-7, 10/145/1-3, 10/151-3/4, 10/151-6/1; c. 2, 12-1/27a/1, 12-1/28b/3.

81 *İlmühaber*, c. 4, 18/47/2: Fî 5 Receb 1286/11 Ekim 1869; *Halkalı Suları*, c. 1, s. 10, 24/2/1; Ahmet Tabakoğlu v.dğr. (haz.), *Vakıf Su Defterleri: Su Keşif Defteri*, İstanbul 2003, c. 3, 27/82/1: Fî 2 Muharrem (12)93/29 Ocak 1876; *Suyolcu*, c. 1, 10/145/3; Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 185, 187, 188, 216-218, 221, 222, 224; Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 157; Ergin, "Vesâit-i İtfâiyeden İstanbul Suları", c. 1, s. 137.

82 Ergin, "Vesâit-i İtfâiyeden İstanbul Suları", c. 1, s. 137; Şehremanetinin Kadıköy çeşmelerini genel bir tamirden geçirdiği bilinmektedir: Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 185.

83 Tuzla İçmeler suyu bugün de önemlidir. Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 187.



14- Burgaz Su Kemeri Planı (Moreno)

kadar kaynağın suların toplanmasıyla Hamidiye (Kâğıthane) şebekesi oluşturulmuştur (1902). Bu su Beyoğlu civarındaki kışlalara, saraylara ve 50 kadar çeşmeye verilmiştir.[84]

Hamidiye su şebekesi Taksim'e kadar ulaştırılmış ve Yüksekkaldırım, Şişhane, Galatasaray'a uzatılmıştır. Bahçeköy şebekesinin, Galata'yı besleyememesi yüzünden, daha 1851'de tetkiklere başlanmış, ancak geçen yüzyılın sonlarına doğru, Terkos Gölü'nden alınan su şebekesinin bir kolu da Galata ve Beyoğlu mıntakasına ayrılmıştır.[85]

Bu sular dökme demir borular ile naklolunup dağıtılıyordu. Bu suyun, makineler ile Şişli-Büyükdere arasındaki kuleye basıldığı, Balmumcu'daki toplama haznesinden de, Beyoğlu ve Boğaziçi'nin aşağı kısımlarındaki çeşmeler ile resmî binalara dağıtıldığı bilinir.[86] Suyun günlük verimi 1,200 m^3 idi.[87]

Bazı kaynak suları vardır ki bunların kalitelerinin daha yüksek olduğu bilinmektedir. Bunları içme suyu olarak da isimlendirebiliriz.

İstanbul'da üstün nitelikte ünlü içme suları şunlardır: Rumeli yakasında Kâğıthane ve Kemerburgaz'daki kaynaklardan sağlanan Hamidiye suyu; Ayazağa'da Dertlipınar suyu; Baltalimanı'nda Emirgân'a isale edilen Kanlıkavak ve Sarıyer suları (Çırçır, Kestane, Hünkâr ve Tomruk suları); Büyükdere'de Sultan suyu, Kocataş suyu; Kireçburnu'nda Kefeli suyu; Alibeyköy'ünde Kese suyu.

Anadolu yakasında, Alemdağ'daki kaynaklardan sağlanan Taşdelen suyu, Sırmakeş suyu, Defneli suyu, Göztepe suyu, Alemdağ suyu, Mütevelli suyu; Çubuklu'da Çubuklu suyu, Beykoz'daki Onçeşmeler, Karakulak ve İshak Ağa suları; bazı çeşmelerden de akıtılan Kayışdağı suyu; Büyük Çamlıca'da Tomruk suyu; Küçük Çamlıca suyu, Yakacık'ta Ayazma suyu ve Şeker suyu üstün nitelikli kaynak sularıdır.

VAKIF SULARDAN BEDELLİ SU DAĞITIMINA GEÇİŞ: SU ŞİRKETLERİ

Terkos Suları

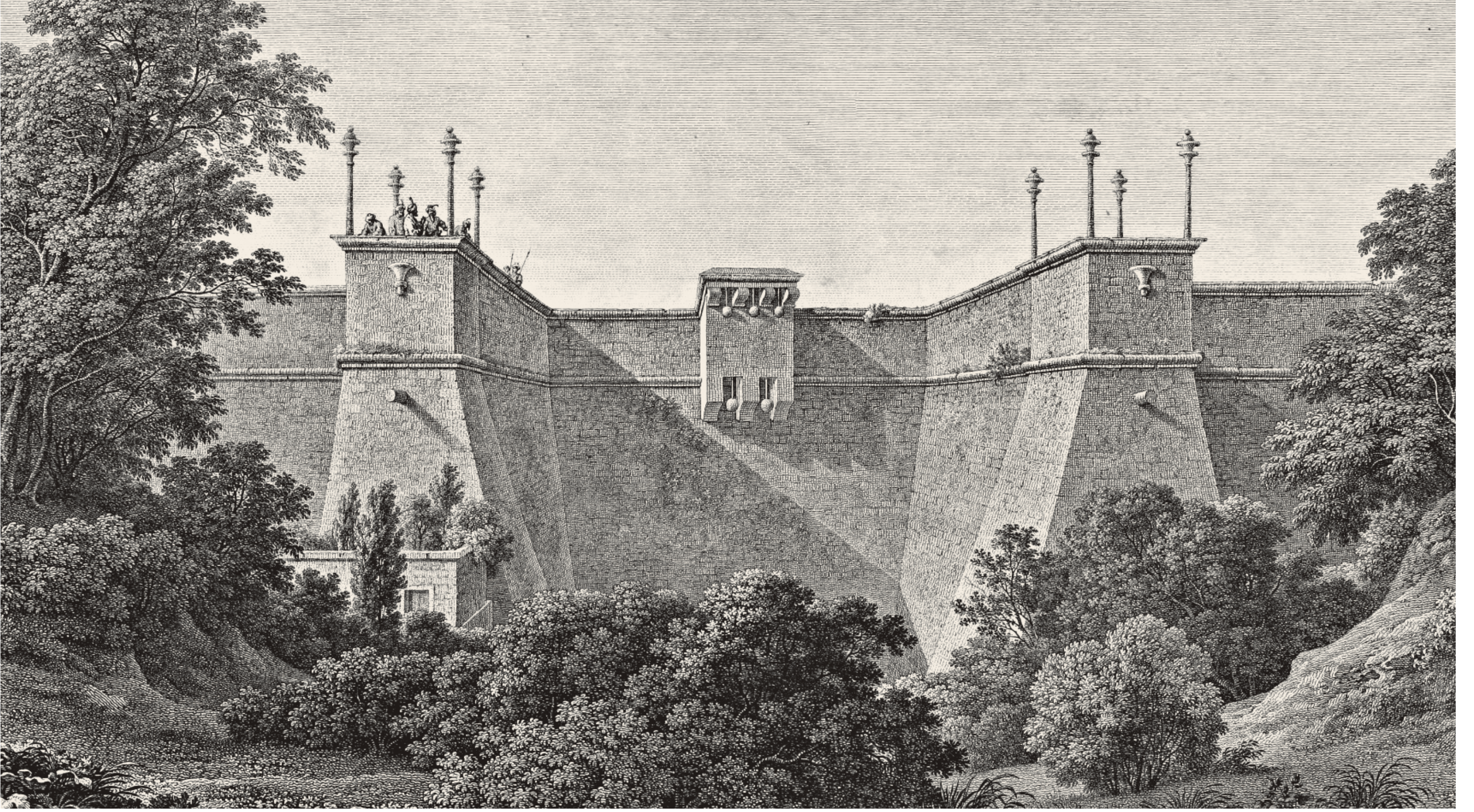
Vakıf esasına dayanan tarihî bentler ve yeraltı su şebekeleri XIX. yüzyılın sonlarından itibaren yerlerini resmî şebekelere bırakmıştır. Bu şebekeler suyun Terkos gibi civar göllerden alınıp şehre barajlar yoluyla nakli şeklinde oluşturulmuştu: Terkos su şebekesi (1883), Elmalı I Barajı (1893), Elmalı II Barajı (1950), Alibeyköy Barajı (1972), Ömerli Barajı (Riva 1968-1973), Darlık Barajı (Darlık Şile 1985-1989), Büyükçekmece Barajı (1982-1988), Yeşilvadi çevirme tesisi (1992), Istranca Dereleri (1995-2000), Şile Keson Kuyuları (1996), Sazlıdere Barajı (1998) İstanbul'un su ihtiyacını karşılamaktadır. Maamafih bugün bile

84 Bu konuda bkz. Çeçen, *Taksim ve Hamîdiye Suları*.

85 Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/155.

86 Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/88.

87 Ergin, "Vesâit-i İtfâiyeden İstanbul Suları", c. 1, s. 137.



15- Burgaz Su Kemeri (Hagen)

tarihî su şebekeleri, ihtiyacın %1'den biraz fazlasını, Avrupa yakasında karşılamaya devam etmektedir.[88]

İstanbul'da hem yetersiz kalan su ihtiyacını karşılamak hem de yeni yapılan modern binalara basınçlı su vermek gayesiyle Sultan Abdülaziz tarafından 1868 yılında Fransız şirketine imtiyaz verilerek, "Dersaadet Anonim Su Şirketi" (Terkos Şirketi) kurulmuştur. Böylece, bu şirketin menba, dere ve yer altı sularını toplayıp isale etmesi ve Terkos Gölü'nden alınacak suyun arıtılarak, şehre isalesi ve tevzii kabul edilmiştir.[89]

Yapılan ilk tesis 1883'te Terkos Gölü kenarındaki Terfi Merkezi'dir. 1888'de göl çevresini yükseltecek bağlama yapılmıştır. 1926 yılında ise Kâğıthane sırtlarında ilk su tasfiye tesisi inşa edilmiş ve su arıtılarak, klorlandıktan sonra şehre iletilmiştir.

Sultan Abdülaziz'in Avrupa seyahati İstanbul'un su ihtiyacının karşılanması hususunda önemli bir adım olmuştu. 1868 yılında Londra, Paris ve Viyana'yı içine alan bir gezi yapan Abdülaziz, Paris'te iken Seine Nehri'nden pompajla şehre verilen su tesisatı da kendisine gösterilmişti.[90] Bu seyahat esnasında İstanbul şehrinin su ihtiyacını karşılayacak tedbirler arasında Terkos Gölü'nden faydalanmak gündeme gelmişti. Sultan Abdülaziz İstanbul'a dönüşünden sonra da göl suyu üzerinde etütler yaptırmıştı.[91]

Zaten XIX. yüzyılda İstanbul'un, göl, baraj ve dere sularının arıtılarak hem Rumeli yakasına hem de Anadolu yakasına verilmesi amacıyla birçok şirkete imtiyaz verilmişti. İstanbul'un Rumeli yakası için önemle üzerinde durulan proje; Terkos Gölü ve bu göle akan derelerin ıslahı ve içme suyu olarak kullanılmasına dair olanlarıdır. Bu amaçla 1873 yılında imtiyaz fermanı ve mukavele gereğince Beyoğlu, Galata, Haliç'in batı sahilleri, Boğaziçi'nin Rumeli yakası ve İstanbul suriçine su verilmesi amacıyla İstanbul Kızıldere Su Şirketi kuruldu. Şirketin imtiyaz süresi 40 yıl olacaktı.[92]

88 Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/89; Veysel Eroğlu, "Tarih Boyunca İstanbul'a Su Veren Kaynaklar", *Osmanlı Su Medeniyeti: Uluslararası Sempozyum, 5-8 Mayıs 2000: Bildiriler,* İstanbul 2000, s. 38.

89 Geniş bilgi için bkz. H. İbrahim Gül, "Terkos Su Şirketi", doktora tezi, Marmara Üniversitesi, 2009; İlhami Yurdakul, *Aziz Şehre Leziz Su: Dersaadet Su Şirketi (1873-1933)*, İstanbul 2010.

90 *Tarih Boyunca İstanbul Suları ve İstanbul Su ve Kanalizasyon Sorunu*, İstanbul 1983, s. 43.

91 Nirven, *İstanbul Suları*, s. 198; Burhan Oğuz, *Bizans'tan Günümüze İstanbul Suları*, İstanbul 1998, s. 89.

92 İstanbul Kızıldere Su Şirketi Nizamnâmesi için bkz. *İmtiyâzât ve Mukâvelât*, İstanbul 1302, c. 1, s. 654-676.

Daha sonra II. Abdülhamid döneminde 1882 yılında Terkos Şirketi olarak bilinen Dersaadet Anonim Su Şirketi, iç nizamnamesi hazırlanarak yayınlandı. Sözleşmelerde de belirtildiği üzere Terkos Gölü ve Kızıldere'den alınacak içme suyunun; İstanbul, Beyoğlu, Galata ve Boğaziçi sahilinde olan köylere kadar götürülmesine dair tüm inşaat ve tamirat yetkisi bu şirkete verildi. Şirket gayrimüslim ortaklardan oluşmuştu.[93]

Bu aşamalardan sonra Dersaadet Su Şirketi'nin imtiyazı kazandığı tarih olan 1882 yılından geçerli olmak üzere imtiyaz müddeti 75 yıl olarak belirlendi. 1887 yılında yapılan bir ek sözleşmede Terkos, Daye Hatun, Bedlisek, İzliköy, Akalan, Türkköyü, Sinekli, Büyükhan, Ayazmadere, Istıranca'nın kuzeybatısı yönünde olan Kışla, Çaydere, Çordere, Elecik ve Karaburun adlı mahallerle sınırlı arazi içinde bulunan menbalar ve Terkos Gölü'ne akan suların toplanabileceği bentler yapılabileceği, eski bentlere akan suların alınamayacağı ve Evkaf-ı Hümayun suyollarına da zarar verilmeyeceği belirtilmekteydi.[94]

Ayrıca masrafları tamamen şirketin kendine ait olmak üzere yangın musluğu inşa edileceği ve bunlara parasız su verileceği, Haliç, Dersaadet sahili, Rumeli Boğaz sahili ve Beyoğlu'nda olduğu gibi İstanbul yönünde de 20 adet küçük halk çeşmesi inşa edileceği ve bunlara parasız su verileceği belirtilmişti. Aynı şekilde İstanbul cihetinde, mevcut ve yapılacak olan kışlalara, askerî ve nizami mekteplere, zaptiye karakollarına, askerî karakollara; Tophane Belediye, Haseki Nisa ve Yenibahçe Gureba hastanelerine yatak başına günlük 40 okka (51,4 kg) kadar parasız su verilecekti.[95]

Terkos sisteminin yaygınlaşmasıyla birlikte, 1940'lı yıllarda da Belgrad Ormanlarından gelen ve yalnız İstanbul'a akan Kırkçeşme suları devre dışı bırakıldı. Bentlerden gelen ve Beyoğlu cihetine akan Taksim suları ve Halkalı suları kullanılmaya devam edildi. İstanbul'un su ihtiyacını gideren asıl kaynak artık Terkos sularıydı. Bu uygulamanın su sıkıntısına sebep olacağı ileri sürülmüşse de özellikle sağlık gerekçesiyle bu karar yürürlüğe konmuştur.

Dönemin İstanbul Belediye Başkanı Lütfi Kırdar, son kısmı da kesilen Kırkçeşme şebekesinin 51 cami ile 18 resmî kurum ve fabrikaya su verdiğini belirtmişti. Suyu kesilen bu 51 camiye Terkos suyu akıtıldı. Diğer resmî kurum ve fabrikaların ise esasen Terkos suları mevcuttu. Daha önce Kırkçeşme sularına bağlı olan 219 çeşme yerine, Terkos'a bağlanan 140 çeşme açıldı.[96]

Elmalı Suları

Genel bir ifade ile Üsküdar-Kadıköy cihetinin suları, Terkos suyu gibi gölden isale edilmeyerek Elmalı bentleri ve kaynak sularından oluşmaktaydı.[97]

İstanbul ve Beyoğlu ile Boğaziçi'nin Rumeli sahilinde Kırkçeşme, Halkalı ve Terkos gibi üç türlü su olduğu hâlde Anadolu yakasında demiryolu hattı güzergâhında yazlıkların oluşturulmasıyla su ihtiyacı artmıştı. Bu amaçla Anadolu yakasında da göl, dere ve baraj sularının içme suyu olarak kullanılmasına dair çalışmalar yapılmaktaydı. Bu çalışmalarla Göksu ve Paşaköy vadisinde bentler tesisi ile Kandilli ve Erenköy içinde kalan mahallere su verilmesine dair olan imtiyaz sözleşmesi 1888'de imzalandı. Buna göre, Göksu vadisinden Riva'ya akan sular gerektiğinde makine ile Kandilli ve Erenköy civarına verilecek ve imtiyaz müddeti imtiyaz fermanı tarihinden sonra 30 yıl olacaktı. Buna dayanarak, *Üsküdar ve Kadıköy Su Şirketi Nizamnâmesi* yayımlandı. Üsküdar ve Kadıköy Su Şirketi'nin su dağıtımına dair nizamname de 1894 yılında çıkarıldı.[98]

Diğer taraftan gittikçe gelişen Anadolu yakasının su ihtiyacını karşılamak üzere Üsküdar ve Kadıköy Su Şirketi 1893'te Elmalı Deresi üzerinde Elmalı I Barajı'nı inşa etmiş, Anadoluhisarı'ndan Bostancı'ya kadar olan sahada su şebekesi döşemiştir. Daha sonra Elmalı Barajı'ndaki suyu arıtacak bir tasfiye tesisi, terfi merkezi, Bağlarbaşı'na kadar isale hattı ve Bağlarbaşı Su Deposu da şirket tarafından inşa edilmiştir.

Bunun yanında 1914 yılında Üsküdar ve Kadıköy Su Şirketi'nin imtiyaz müddetinin 1888 yılından geçerli olmak üzere 99 seneye çıkarılmasına, imtiyaz sahasının Boğaziçi cihetinden Kanlıca'nın ve Kadıköy cihetinden Maltepe'nin tamamını kapsamasına dair şirket imtiyaz sözleşmesi ve nizamnamesi çıkarıldı. Ayrıca şirket, Çamlıca'nın deniz seviyesinden itibaren 210 m yukarıdaki mahallerine su verilmesi için gereken inşaatın yapılması ile Beykoz köyünün deniz seviyesinden 75 m'den yukarı olan mahallerine de su vermeyi 1914 tarihli iki beyanname ile taahhüt etmişti. Bu arada 1918 yılında Üsküdar ve Kadıköy Su Şirketi'nin su tevziatı nizamnamesine dair bir zeyl

93 Dersaadet Su Şirketi Nizamnâmesi için bkz. *İmtiyâzât ve Mukâvelât*, c. 2, s. 1114-1133.

94 İlhami Yurdakul (der.), *XIX. ve XX. Yüzyılda İstanbul Suları,* İstanbul 2000, s. 22.

95 Yurdakul (der.), *XIX. ve XX. Yüzyılda İstanbul Suları*, s. 22.

96 Bkz. Fethi İsfendiyaroğlu, "Terkos Sularının ve Kırkçeşme, Halkalı Çeşmelerinin Vaziyeti Nedir ve Ne Yapılmak İsteniyor?", *Vakıf Su Tahlilleri XIX ve XX. Yüzyıllarda İstanbul Suları,* haz. Ahmet Tabakoğlu v.dğr., İstanbul 2000, c. 1, s. 235.

97 Ergin, "Vesâit-i İtfâiyeden İstanbul Suları", c. 1, s. 140.

98 Yurdakul (der.), *XIX. ve XX. Yüzyılda İstanbul Suları*, s. 23-24.

çıkarılarak; aboneler, saatler, su makbuzları ve ödemelere dair yeni maddeler açıklandı. [99]

Büyükada'nın su ihtiyacının giderilmesine yönelik çalışmalar da yapılmaktaydı. Bu amaçla 1886 yılında Büyükada Nizam mevkiindeki kuyularla yeni açılacak kuyulardan makinalar vasıtası ile su çıkarılıp adaya dağıtılmak üzere, 35 yıl imtiyaz süreli bir sözleşme imzalandı. [100]

Terkos ve Üsküdar-Kadıköy Su Şirketleri, İstanbul Sular İdaresi'yle bugünkü İSKİ'nin başlangıç noktalarıdır.

SULARIN TOPLANMASI

İstanbul suriçini besleyen Kırkçeşme suları, Karadeniz kıyılarına kadar Belgrad Ormanı'yla güneyde Küçükköy ve Cebeci köyleri bölgesinden toplanarak, İstanbul suriçine, katmalarla zenginleşen suyollarıyla akıtılmaktadır. Burada Alibey ve Kâğıthane dereleri iki önemli kaynaktır. Bunlar yanında çok sayıdaki dere, bu iki ana dereyi beslemektedir. Kırkçeşme sularının toplandığı Karadeniz kıyılarından, Belgrad Ormanları ve Küçükköy bölgesine kadar olan su toplama havzalarında suyollarının bakımıyla görevli suyolu köyleri vardır.

Halkalı suları şehir civarında bulunan kaynaklardan ve ilave olarak açılmış kuyulardan gelen sulardır ki ayrı ayrı mecralar içerisinde şehre girerek dağıtılırlar. Toplama havzası, surdışının batı ve kuzeybatısında bulunan Halkalı ve Cebeci köyleri arasındaki Avasköyü (Atışalanı), Çıfıtburgaz (Bağcılar), Davutpaşa ve Cicoz Çiftliği (Taşlıtarla) bölgesidir.

Galata beldesini besleyen Taksim suları, Bahçeköy ve Balaban köyleri civarındaki derelerden toplanmıştır.

Üsküdar'ın su ihtiyacı esas olarak Çamlıca tepelerinin eteklerinden elde edilen kaynakların toplanmasıyla giderilmiştir.

Hamidiye su şebekesi II. Abdülhamid tarafından Kemerburgaz ile Cendere arasındaki vadide Karakemer civarında altmış kadar kaynağın sularının toplanmasıyla oluşturularak, Taksim'e kadar getirilmişti.

SU TESİSLERİ

Suyollarının ve tesislerinin bakımında ve korunmasında en önemli rol, suyolu köylerine aittir. Bozulan suyollarının tamir edilmesi zaman zaman gündeme gelmektedir.[101]

Su tesislerinin korunmasında etraflarının ağaçlı olmasının büyük önemi vardır. Bugün de bentlerde bunu görüyoruz. Korucuların bentlere zarar verebileceği gerekçesiyle koru ve ormanlardan yaş ağaç kestirmemelerinin görev alanlarında olduğu belirtilmektedir.

Yine belgelerde geçen Güzelce Koru, Beğlik, Çiftehavuz (Terkos, Kemerler, Orta Belgrad),[102] Hâdım ve Davud Paşa (Kemerburgaz), Bahçeköy)[103] koruları aynı işlevi görmüş olmalıdır.

Suyolları üzerinde boş bırakılması emrolunan yerlere bağ, bahçe ve bina kurdurulmaması isteniyordu.[104] Bentler, havuzlar, kemerler, ıskaralar, setler, maksemler, kubbeler, Eğrikapı savağı gibi, savaklar, bacalar, Beyoğlu yani Taksim hazinesi gibi su hazineleri önemli su tesislerindendir.[105]

Osmanlı devrinde şehrin su ihtiyacını sağlayan tesislerin hepsi surdışındadır. Bunların büyük kısmı bugün Sarıyer, Eyüp, Gaziosmanpaşa ve Esenler ilçeleri içindedir. Yalnız Roma devrine ait olan Valens (Bozdoğan) Kemeri suriçinde şehrin iki yüksek noktasında su taşımaktaydı. Şehir dışındaki birçok kemerden Mazulkemer ve Fatih ile Süleymaniye arasında yer alan Bozdoğan Kemeri bugüne ulaşmıştır.

KEMERLER

Kemerler çoğunlukla Kırkçeşme, birazı da Halkalı ve Taksim suyolları üzerindedir. Bunlar:

Kırkçeşme Kemerleri

Kırkçeşme suları genellikle, Kanunî tarafından, Mimar Sinan'a yaptırılan veya tamir ettirilen kemerlerden akıtılmıştır.[106]

Kağıthane Deresi'nin batısından kaynaklanan Kırkçeşme suları, az çok engebeli bir araziden

99 Üsküdar ve Kadıköy Su Şirketi imtiyazına dair mukavelename ile su tevziine dair nizamnameye ek için bkz. *Düstur*, İkinci tertip, İstanbul 1334, c. 6, s. 877-878, 879-885; Yurdakul (der.), *XIX. ve XX. Yüzyılda İstanbul Suları*, s. 24.

100 Yurdakul (der.), *XIX. ve XX. Yüzyılda İstanbul Suları*, s. 23.

101 *İlmühaber*, c. 2, 5/100/1: Fî 20 Şaban 1227/29 Ağustos 1812; Fî gurre-i Zilkade 1230/5 Ekim 1815.

102 *Kırkçeşme Suları*, c. 1, 13-1/93b/1: 15 Rebiülevvel 1260/4 Nisan 1844.

103 *Kırkçeşme Suları*, c. 1, 13-1/115a/1: gurre-i Rebiülevvel 1268/25 Aralık 1851.

104 BOA, *Mühimme Defteri*, 2/276/728, Zeyl; 19/135/286: Fî 9 Safer 980/21 Haziran 1572; 47/12/30; 55/90/158; 73/240/559: Yevmü'l-ahad fî 18 Ramazân sene selâse; *Suyolcu*, c. 1, 11/15/1: Fî evâil-i Safer 1277/19-28 Ağustos 1860.

105 Tekindağ, "İstanbul", V/2, s. 1213; Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/85-103.

106 *Kırkçeşme Suları*, c. 1, 13-1/56a/2: gurre-i Cemaziyelevvel 1266/15 Mart 1850.

geçtiğinden bu suların yollarında o dereleri ve vadileri geçirmek için çeşitli kemerler yapılmıştır. Bu isale hattı üzerinde 5 tanesi 2 veya 3 katlı olmak üzere 35 su kemeri vardır: Mavlova (Mağlova, Moğlova, Muallak) Kemeri, Uzunkemer (Sultan Süleyman Kemeri), Güzelcekemer, Eğrikemer (Koğuk, Kovukkemer, Burgaz Kemeri) ve Paşa Kemeri. Bunların dışında olup tek katlı olmakla birlikte, önemli kemerler vardır: Ayvad Kemeri, Kurt Kemeri (Bent Kemeri), Karakemer, Kırıkkemer, Balıklıkemer ve Valide Kemeri.[107]

Kırkçeşme ve Halkalı kemerlerinden Mazul, Bozdoğan (Valens), Karakemer ve Turunçluk kemerleri IV. yüzyılda yapılan Roma kemerleridir.

Karakemer (Cebeci), XVI. yüzyılda onarılarak, Süleymaniye Suyolu'nun Çınar kolu bu kemerden geçirilmiştir. "Derinmaslak önünde" olduğu belirtilen kemer, hâlen taş ocaklarının artıkları altında kaybolmuştur.[108] Cicos Çiftliği yakınında olup II. Mehmed (1451-1481) tarafından kullanıldığı bilinen Turunçluk Kemeri ise bugün mevcut değildir. [109]

Kırkçeşme suyolları, Kâğıthane Deresi'ni aştığı doğu kolu üzerinde, en önemlileri Paşa Kemeri ve Eğrikemer olmak üzere, 6 kemer vardır. Tesis tamamlandıktan sonra yine doğu kolu üzerinde Topuz Bendi (Karanlıkbent), Büyükbent ve Kirazlıbent yaptırılmıştır.

Kuzey kolu üzerinde de Uzunkemer başta olmak üzere, üç kemer vardır. Bu kol üzerinde de Ayvad Bendi yaptırılarak, şehre verilen su artırılmıştır. Uzunkemer ve Eğrikemer arasında bugün, Eyüp'e bağlı Kemerburgaz köyü bulunmaktadır.

Belgrad köyü bentlerinin sularını taşıyan her iki kol da II. Osman'ın (1618-1622) yaptırdığı Burgazköyü civarındaki "Başhavuz" denen dairesel bir havuzda birleşirlerdi. Başhavuz'dan çıkan Kırkçeşme sularının ana lağımı (galeri) başlangıçta yeraltındaydı. Daha sonra Mavlova Kemeri'nin yapımıyla Alibey Deresi'ni bu kemer ile aşmıştı. Bundan sonra yine lağım (galeri) içerisinde dağ eteklerini dolaşarak, Güzelcekemere (Gözlücekemer) ulaşır. Güzelcekemer'in sonunda Bizans zamanından kalan ve Cebeci köyü civarından gelen eski suyolu (Ceneviz lağımı) Kanunî Sultan Süleyman'ın yaptırdığı yol ile birleşir.

Güzelcekemer'de üç suyolu birleşir. Biri Başhavuz'dan gelen yol; ikincisi Bizans zamanından kalan ve Cebeci köyü civarından gelen eski Bizans suyolu (Ceneviz lağımı); üçüncüsü İstanbul yönünden gelen yol. Petnahor ve Burgaz köyleri arasındaki Uzuncakemer gibi bu Güzelcekemer de Kanunî zamanında inşa edilmiştir. Andronikos Komnenos (1183-1185) zamanından kalan Eğrikemer ile Kanunî'nin bu Uzunca ve Güzelcekemerleri, Belgrad bentlerini asıl Kırkçeşme suyollarına ulaştıran mecra üzerinde tarihî ve güzel üç eser teşkil ederler.[110]

Kırkçeşme şebekesi III. Ahmed'in yaptırdığı beş bendin sularını ulaştıran bu kemerler yanında Deliklitaş, Aziz Paşa, Cebeci, Arpacı, Viran, Kumrulu, Sarı Süleyman, Çavuşköy, Suludere, Uzunkoltuk, Çiftekemer gibi nihayet Fatih zamanında yapılmış 21 küçük kemeri de geçerek Eyüp'e ve Eğrikapı maksemine ulaşır. Burada debiler ölçüldükten sonra iki ayrı yöne giden lağım (galeri) ile şehre girer ve künklerle camilere ve çeşmelere dağılır.[111]

1563 yılındaki aşırı yağış ve seller sebebi ile su kemerlerinden ikisi (Mavlova Kemeri ve Güzelcekemer) yıkılmış, bu kemerler 1564 yılında yeniden inşa edilerek sisteme tekrar su verilmiştir.

Tesise ait su galerileri içinden bir insanın yürüyebileceği şekilde inşa edilmiştir ve genişliği 50-55 cm yüksekliği ise 1,75 m'dir. Bu su galerilerinin bakım ve onarımını yapabilmek için isale hattı boyunca her 30-40 m'de bir muayene bacaları yapılmıştır.

Halkalı Kemerleri

Mazul Kemeri (Mazlumkemer), Halkalı sularının ilk kemeridir. Osmanlılar döneminde tamir ettirilerek kullanılan, 104 m uzunluğunda ve 14 m yüksekliğindeki bu kemerin, Romalılar tarafından yapıldığı bilinmektedir. Fetihten sonra eski suyolları tamir edilerek ve genişletilerek, şehre su getirilirken bu kemer üzerinden geçirilen Fatih suyu I. Mahmud zamanında yapılan ilave ve tamirlerle Beylik suyu hâline dönüştürülmüştür. Yine 1557 yılında hizmete giren Süleymaniye Suyolları'nın künkleri de bu kemerin üzerinden geçirilmiştir. Bugün Atışalanı (Avasköy) bölgesindedir.[112]

107 Eyice, "İstanbul", V/2, s. 87; Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları*, s. 70-86; Kazım Çeçen, "XVI.yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Yapılan Su Tesisleri", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Doruğu, 16. yüzyıl Teknolojisi*, ed. Kazım Çeçen, İstanbul 1999, s. 40-41.

108 Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları*, s. 31; Kömürciyan, *İstanbul Tarihi*, s. 175.

109 Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları*, s. 31-32; Kömürciyan, *İstanbul Tarihi*, s. 175.

110 Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 151.

111 Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 151; Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları*, s. 33-36.

112 Çeçen, *Halkalı Suları*; Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları*, s. 29.

Mazul Kemer'den geçen galerinin Bozdoğan Kemeri'nden de geçmiş ve her ikisinin de aynı zamanda yapılmış olması ihtimali büyüktür. Bu kemerle getirilen su, İstanbul Üniversitesi merkez binasının arka meydanının altındaki Nifeum Maksimum Sarnıcı'na akardı. Kemer, Kanunî tarafından esaslı şekilde tamir ettirilerek şehrin yüzlerce çeşmesine su verilmiştir.[113]

Saraçhanebaşı'nda en muhteşem hâliyle ortaya çıkan Bozdoğan Kemeri'nin Hadrianus (117-138) tarafından yaptırılıp Valens (364-378) tarafından da restore edildiği ileri sürülür. Herakleios zamanında (610-641) Avarlar, kemeri yıkmışlarsa da halefi V. Konstantinos (741-775) tarafından tekrar yaptırılmıştır.

Taksim Kemerleri

Taksim suyu güzergâhı üzerinde iki adet kemer vardı. Bunlardan birincisi, Bahçeköyü yakınlarında olan Topuzlu bendin suyunu taşıyan Büyükdere-Bahçeköyü arasında 20 gözlü, 150 m uzunluğunda, ortalama 3,5 m yüksekliğinde, 2 m kalınlığında ve orta büyüklükte Bahçeköyü Kemeri idi.[114]

İkincisi ise Büyükdere Kemeri veya Büyükkemer denen büyük ve muhteşem kemerdi.[115] Bu kemer, Bahçeköyü'ndeki Topuzlu ve Valide bentleri ile birlikte I. Mahmud zamanında 1732 yılında inşa edilmiştir. Sultan Mahmut Kemeri de denen tesisin bu en büyük kemeri, 400 m uzunluğunda, ortalama 11 m yüksekliğinde, 3 m kalınlığında olup 21 gözlüdür.[116]

Bu şekilde birleşen sular lağım (galeri) içinden akar ve katmaları da alarak, Bahçeköyü'ndeki kemerden Büyükdere'nin üst tarafındaki kemere ulaşır. Kemerden sonra sular tekrar lağım içerisine girer ve dağ eteklerini dolaşarak Acıelma vadisinde Yeniköy ciheti suyunu ve Sultantepesi'nde de Sultantepesi Kasrı suyunu verdikten ve Mehmed bağı dışında Hidiv İsmail Paşa Yalısı'na ve Emirgân'a birer kol ayrılır.

Mecra Maslak mevkine ulaştığında Boyacıköy, Ayaz Ağa Kasrı, Rumelihisarı sularını vererek, Yatakbaşı maslağına ve buradan da Levent Çiftliği civarında Arnavutköy hizmeti suyunu verdikten sonra Hasan Ağa Kemeri'nden geçerek, Zencirlikuyu'da Sultan Kemeri'ne çıkar. Burada Zencirlikuyu Köşkü için Kuruçeşme hizmeti sularını vererek ve lağım (galeri) içinden akarak, Yıldız ve Çırağan saraylarına birer kol ayrılır. Yine oralarda Ortaköy'e giden kolda büyük mecradan çıkar. Mecra daima lağım (galeri) içerisinde devam ederek, Şişli'de Fransız Hastanesi için Pangaltı'da Teşvikiye hizmeti ve biraz aşağıda Tatavla ciheti sularını ifraz ve Harbiye Mektebi civarında Beşiktaş (Dolmabahçe) Sarayı'yla etraf mahallat için birer kol verdikten sonra Harbiye Mektebi'ndeki kubbeye gelir. Burada mektebin suyunu verdikten sonra kısmen demir, kısmen kurşun boru ile Ermeni mezarlığı içindeki teraziden geçerek, Taksim hazinesine ulaşır. Bu taksimden de bir kol Tophane ve Kabataş yönlerine, birer kol Galata ve Kasımpaşa yönlerine, üçüncü bir kol da Tersane'ye ayrılır.[117]

Yine Taksim sularını sağlayan üç Bahçeköy bendi, birbirlerine yakın olduğundan bunların suları birbirleriyle birleşerek tek bir mecra teşkil ederler. Halbuki Belgrad köyü civarında bulunan Kırkçeşme bentleri birbirlerine paralel üç hat üzerinde dizilmiş olduklarından bu bentlerden çıkan sular, Başhavuz'da diğerleriyle birleşmeden evvel epeyce mesafeler katettikleri gibi bu esnada birçok kıvrımlar husule getirirler ve çeşitli kemerler üzerinden geçerler.[118]

BENTLER

Halkalı suları kaynak suları olduğu ve şehre doğrudan boru ve künklerle getirildikleri için bentlerde tutulmalarına ihtiyaç görülmemesine karşılık, Kırkçeşme ve daha sonra Taksim suları daha çok, bentler aracılığıyla beslenmekteydi.[119] *Bend* ıstılahı yerine bazen *bağlama* da kullanılmaktadır.

Kırkçeşme Bentleri

Kırkçeşme tesisleri 1563 yılında tamamlandığında bugünkü bentler yoktu. Yalnız bir bent veya bağlama vardı. Kırkçeşme tesislerine 570 katma yapılmıştır.[120]

Kırkçeşme sularının ihtiyat haznelerini oluşturmak üzere suların bol olduğu zamanlarda suyu depo ederek, yaz aylarında kullanabilmek için sonradan kolların başına 4 bent yapılmıştır. Topuz Bendi, Büyükbent, Ayvad Bendi ve Kirazlıbent'tir. Bu bentler, eski Belgrad köyü civarında ve Belgrad Ormanları içinde, Bahçeköy civarındadır.[121]

113 Çeçen, *Hamîdiye Suları*, s. 86.

114 Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/88; Çeçen, *Hamîdiye Suları*, s. 86.

115 İbrahim Edhem, "İstanbul Suyollarıyla Bendleri", c. 1, s. 49.

116 Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları*, s. 30.

117 Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 146-152; Ergin, "Vesâit-i İtfâiyeden İstanbul Suları", c. 1, s. 132.

118 Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 151.

119 Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/87.

120 Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları*, s. 68.

121 Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları*, s. 68, 86-100.



16- Bentler havzasının keşif haritası (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

Sultan III. Ahmed zamanında 7 tane bent inşa edilmişti. Bunlardan beşi Cebeci köyü civarında Fatih Deresi üzerinde, biri Belgrad köyü civarında Topuzlu Dere (Topuzderesi) üzerinde, biri de Sultan II. Osman zamanında yaptırılmış olan Çiftehavuzlar civarında idi. Bunlardan başka, önceden mevcut olan bentlerle mecra temizlenmişti. Yine III. Ahmed devrinde, bentlerin suyunun civar köylerin halkı tarafından kirletilmesinin önlenmesi için tedbirler alınmıştır.

Bentler bölgesi Belgrad Ormanlarındadır. Bu ormanlar, İstanbul'dan 20 Büyükdere'den 10 km uzaktadır. Çevresi yaklaşık 36 km olup alanı 14.000 hektardır. Bu orman; içinde 4'ü İstanbul, 3'ü Beyoğlu cihetine su sağlayan 7 adet bent inşa olunmuştu. Kanunî'nin Belgrad kuşatmasında yararlılık gösteren Bulgarları, orman içinde Bizans zamanından kalma Petra köyünde iskân ettirmesi üzerine bu köyün ismi Belgrad olmuştur. 1892-1893 yılında İstanbul'da görülen kolera hastalığı sebebiyle bu köy, bentler civarında kalması mahzurlu görüldüğünden, boşaltılmıştır.[122]

Topuz Bendi

Bentlerin en eskisi, II. Osman zamanında, 1620 yılında yapılmış olan Topuz Bendi, küçük bir benttir. Karanlıkbent, Kömürcü Bendi, II. Osman Bendi de denir. Belgrad Ormanı'nın içinde, Belgrad köyünün kuzeybatısında ve yarım saat kadar uzağındadır. Kâğıthane Deresi'nin bir kolu olan Topuzlu Dere (Paşa Deresi) üzerinde inşa edilmiştir.

Başta Topuzlu Deresi olmak üzere, birkaç dere ve sel suyunu toplar. 1619 yılındaki sel felaketinde tahrip olan Kırkçeşme Suyolları'nın tamiratı sırasında inşa edilmiştir. Bu bendin suları Kömürcü Deresi'nden geçerek, etraftan gelen katma suları da alarak Büyükbend'e ulaşır. Bendin havzası 4.562.000 m^2, istiap hacmi 62.612 m^3'tür.[123]

Bu bendin havzası küçük olmakla beraber kaynaklarını teşkil eden dereler bol su getirirler. Şiddetli yağmurlarda sekiz saatte dolduğu gibi, kurak zamanlarında da kaynağını teşkil eden derelerden 20 günde 5 m derinliğinde su hasıl eder. Bu bendin özel bir mecrası yoktur ve alt tarafında bulunan Büyükbendin ihtiyat deposu yerinde[124] olduğu için Topuz Bendi'nin suyu Belgrad Deresi adı ile Büyükbend'in havzasına akmaktadır.

Kırkçeşme bentlerinin önünde su alma ızgarası ve çökeltme havuzu olması gerekirken burada yoktur. Büyükbend'in 1724 yılında inşa edilişinden önce bu yapıların olduğu, Büyükbent inşa edildikten sonra ise su doğrudan isale hattına değil, Büyükbend'e verildiği için bu tesislere gerek duyulmadığı düşünülebilir. İsale hattını suyolunun üç kolundan biri olan Topuzludere (Paşa Deresi) koluna ait Paşa Kemeri çıkışına bağlayan hat üzerindeki Develioğlu Kemeri ile Alacahamam Kemeri de Topuz Bendi ile birlikte, 1620 yılında yapılmış olmalıdır.

Büyükbent

Bend-i Kebir ve Belgrad Bendi isimleriyle de anılan bu bent, Belgrad Ormanı içersinde, Belgrad köyünün güneydoğusunda ve yaklaşık yarım saatlik mesafede, Kâğıthane Deresi'nin kollarından olan ve suyu Topuz Bendi'nden gelen Belgrad Deresi üzerindedir.

Aslen Roma devrinden (MÖ 146-MS 395) kalan bu bendin Fatih döneminde, 1460-1461'de yenilendiği ve Kanunî döneminde de (1563) tamir edildiği sanılmaktadır. Günümüzdeki bent, 1724 yılında III. Ahmed tarafından yeniden yaptırılmıştır. III. Ahmed, Taksim suyu tesisleri içinde bir başka bent yaptırmak istemiş ancak 1730 yılında meydana gelen Patrona Halil ayaklanması bunun gerçekleşmesini önlemiştir.

Bendin ön kısmında diğer bentlerden farklı olarak iki bölümlü olan ve çiftehavuz olarak tanınan bir çökeltme havuzu vardır. Debisi çok yüksek olan Büyükbend'in suyu, bu çiftehavuzda iki kademeden geçerek, kum ve taş gibi görünür kirliliklerinden arındırılırdı.

Bir arıza sonucu yıkılan bent, I. Mahmud zamanında, 1748'de esaslı bir tamir geçirmiştir. 1900'de hacmi II. Abdülhamid tarafından fazlalaştırılan ve bugünkü seviyesine yükseltilen bendin havzası 6.920.000 m^2, istiap hacmi 1.255.000 m^3'dir.[125]

Bu bendin suları yakınındaki Kirazlıbent'in suyu ile birleşerek; Develioğlu, Alacahamam, Çaşnigir ve Karakemer, Eğrikemer (Burgaz Kemeri, Kovukkemer) üzerinden geçerek Güzelce Koru'ya gelmekte ve bu korudan geçtikten sonra, iki tarafından da katmalar alarak bir buçuk saat uzaklıktaki Başhavuz'a dökülmektedir.[126]

122 Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 166; Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 148; Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/88.

123 Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 149; Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 166.

124 İbrahim Edhem, "İstanbul Suyollarıyla Bendleri", c. 1, s. 46-47.

125 Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 166.

126 İbrahim Edhem, "İstanbul Suyollarıyla Bendleri", c. 1, s. 46-47; Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 149; Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 166.



17- Ayvad Su Bendi

Ayvad Bendi

III. Mustafa zamanında 1179'da (1765-1766) yapılmıştır. Belgrad Ormanı'ndaki Ayvad (Evhad, Evhadeddin, Evhadlu) koruluğu içinde ve Kâğıthane Deresi'nin kollarından biri olan Ayvad (Evhad) Deresi üzerindedir.[127]

Yüksekliği 13,45 m olan bendin uzunluğu 700 m olup havzası 2.000.000 m^2 ve su toplama kapasitesi (istiap hacmi) 157.000 m^3'tür.

Ayvad Bendi önünde 24 adet salmadan (lüle-boru) bir sandık içerisine girdikten sonra yarım saat kadar mesafeyi dere hâlinde geçer; ıskara ve kumluktan lağım (galeri) içerisine girerek Ortadere'den gelen Sultan Süleyman mecrasıyla birleşir, Ayvad Kemeri üzerinden geçtikten sonra yirmi dakikalık mesafeyi lağım içerisinde kateder ve yine Sultan Süleyman zamanında yapılmış olan Bakracdere lağımıyla birleşir.

Bakracdere, Ayvad Bendi, Ortadere suları yalnız bir mecra içerisinde Kurd Kemeri üzerinden geçer, Davud Paşa mecrasında lağım içerisine girer, Petnahor ve Burgaz köyleri arasındaki dereyi Uzunkemer ile geçtikten sonra tekrar lağım içerisine girer. Dağ eteklerinden, Güzelce Koru'dan ve yine biraz dağ eteklerinden dolaşarak, Başhavuz'da diğer bentlerden gelen sular ile birleşir.

Bu şekilde birleşen sular, lağım içinden ve Mavlova ve Güzelce kemerleri üzerinden geçerek Cebeci köyü civarında Kanunî Sultan Süleyman'ın inşa ettirdiği ana yolun eklendiği Ceneviz lağımına girer. Cebeci Deresi'nin suları önündeki ıskaraya gelerek ve lağım içinden geçerek Güzelce Kemer önünde birleşir. Buradan lağım içinden ve küçük kemerler vasıtasıyla ve Çavuş köyü üstünden Ağılıdere, Uzunkoltuk derelerinden ve Çiftekemer ve Balıklı Kemeri'nden Küçükköy'deki ıskaraya ve oradan Keçe ve Sineklikemer'den geçerek Eyüp'teki Yenikubbe taksimine gelir. Bu taksime gelinceye kadar güzergâhı çevresindeki katma sular da bu bent sularına karışır.

Yenikubbe'den Eyüp hizmetine ve Yenikubbe ile Eğrikapı taksimi arasındaki lağımdan Zal Paşa ve Ayvansaray hizmetine ifraz olunur. Kalan sular ise Eğrikapı taksimine gelir. Bu taksimden gelen sular Yedikule ve Yukarıana hizmetlerine gider. Bu şekilde Eyüp Yenikubbe taksiminden Ayasofya-i Kebîr taksimine kadar ifraz ve icra olunan suların toplamı 1610 masura yani 201,5 lüledir.

Ayvad Bendi 1894 depreminde de büyük hasar görmüştü. Bunun üzerine bent ve bent mecralarıyla Halkalı Suyolları'ndan Köprülü ve Ebussuud suyolları

127 Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 149-150; Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/88.

dışındakiler tamir edildi. Bundan sonra suyolları esaslı tamir edilemediği gibi, bazı ufak tamirleri de ihmal edildiğinden çoğu kullanılmaz hâle geldi. Bent suları mecralarına giren yüzlerce katmanın da pek çoklarının yolları harap olduğundan işe yaramaz hâle gelmişlerdi.[128]

Kirazlıbent

Bu şebekenin son bendi Belgrad Ormanı içinde, II. Mahmud tarafından, 1818 yılında (veya 1837-1838'de [1253]) yaptırılan Kirazlıbent'dir (Sultan Mahmut Bendi). Yine bu isimdeki koruluk içinde, Kâğıthane Deresi'nin kollarından biri olan Kirazlıdere üzerinde ve Büyükbend'in yarım saat kadar doğusunda yapılmış olup suyu Büyükbent sularına karışır. Bentlerin en zariflerindendir.

Hâsılatı oldukça fazla olan Kirazlıbend'in suyu 200 m aşağısındaki ıskaraya (*südde*ye) ve sonra "kumluk" da denen havuza dökülür, burada çökeldikten sonra mecrasına girer ve yine Kirazlıbent ile birlikte 1818 yılında yapılmış olan Kirazlıkemer'i aşarak 15 dakika mesafedeki Büyükbent mecrasıyla birleşir.[129]

Yüksekliği 11,25 m, uzunluğu 640 m, su toplama kapasitesi (istiap hacmi) 150.000 m^3'tür. Bu kapasite günümüzde 104.000 m^3'e inmiş olmalıdır.

Belgrad köyünün etrafında bulunan Kırkçeşme bentlerinin hepsinin suları, hep Başhavuz'da toplanmaktadır.

Taksim Bentleri (Bahçeköy Bentleri)

Taksim sularını toplayan Bahçeköy bentleri, Belgrad Ormanı'nın içerisinde başlayan Kâğıthane vadisinin doğusunda ve ormanın kıyıya yakın kıyısında, Acıelma Deresi üzerindedir. Bu Acıelma vadisi, Bahçeköy yakınlarında Büyükdere vadisi ile birleşir. Yine Kâğıthane vadisinin ayaklarının hemen herbirinin üzerinde bentler ve ıskaralar bulunmaktaydı.[130]

Bahçeköyü'ndeki üç bendin suları birleştikten sonra lağım (galeri) içerisinde Bahçeköyü'nün kara cihetinden geçerek, Balaban Deresi'nden gelen çeşitli katma suları aldıktan sonra köy içerisinde kemer üzerinden geçer ve tekrar lağıma girerek, Fıstık denilen mevkiye gelir, bundan sonra Büyükdere'deki Büyükkemer'e çıkar.

Bu şebeke içinde Büyükdere-Bahçeköyü arasındaki Bahçeköyü Kemeri, I. Mahmud tarafından 1750 yılında Kâğıthane Deresi'nin Acıelma koluna katılan Eskibağlar Dereciği üzerinde kurulan Topuzlu Bent (I. Mahmut Bendi); III. Selim'in annesi Mihrişah Valide Sultan tarafından 1211 (1796-1797) yine Kâğıthane Deresi'nin Acıelma koluna katılan Arabacı Mandırası Deresi'nin doğu kolu üzerinde yaptırılan Valide Bendi; II. Mahmud tarafından 1839 yılında Arabacı Mandırası Deresi'nin batı kolu üzerinde yaptırılan Sultan Mahmud kemer-bendi (Bend-i Cedid, II. Mahmud Bendi) bulunmaktadır. 1832 yılında bazı bentlerin temizlendiğini biliyoruz.[131]

Kırkçeşme sularını veren Belgrad köyü bentleri ile Boğaziçi'nin Rumeli ve Beyoğlu cihetine Taksim sularını veren Bahçeköy bentlerinin topladıkları suların, bentlerden sonraki mecraları da birbirlerinden tamamıyla ayrıdır. Kırkçeşme sularının mecrası Kâğıthane Deresi'nin batısında, Taksim sularının mecrası ise onun doğusunda bulunur.

Kâğıthane Deresi'nin doğusunda bulunan ve Bahçeköy bentlerinden gelen Taksim suları mecrası, az çok düz araziden geçtiğinden hemen hemen tamamen yeraltındaydı. Taksim mecrasının üzerinde başlıca üçkemer vardır ki biri Büyükdere'deki Sultan I. Mahmud Kemeri, diğer ikisi de Beyoğlu'na yakın iki küçük kemerdir.

Taksim suları mecrası oldukça düz olduğu hâlde Kırkçeşme suları, birçok kıvrım yapmıştır. Bu kıvrımların bir sebebi mecranın orta ve son kısımlarında katmalardan gelen suları alması, diğer bir sebebi de Kırkçeşme sularını veren bentlerin aynı hizada bulunmamasıdır.

Taksim sularının bentleri Kâğıthane Deresi'ne katılan Acıelma Deresi'nin kolları üzerindedir. Bu bentler ile onların sularını akıtan mecralar tamamen Osmanlı eseridir. Bizans imparatorları yalnız İstanbul cihetine su akıtmışlar ve Kasımpaşa, Beyoğlu, Galata, Tophane, Fındıklı, Dolmabahçe, Beşiktaş gibi ve Bizans devrinde de meskun bulunan semtlere su götürülmemişti. Ancak I. Mahmud (1730-1754) zamanında bu bölgeye de su getirmek için Bahçeköyü'nde iki bent ve bentlerin sularını akıtmak için Büyükdere içerisindeki Büyükkemer ile mecralar inşa edilmiştir. Buna sonradan II. Mahmud, bir bent daha ilave ettirerek, Taksim (Bahçeköy) bentleri üçe ulaşmıştır.[132]

128 Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 166.

129 İbrahim Edhem, "İstanbul Suyollarıyla Bendleri", c. 1, s. 46-47; Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 166; Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 150; Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/88.

130 Bu konuda bkz. Çeçen, *Taksim ve Hamîdiye Suları,* s. 45-61.

131 Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları*, s. 251-253.

132 Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 150; Çeçen, *Taksim ve Hamîdiye Suları*, s. 30, 254-263.



18- Bendler civarını gösteren 17 Eylül 1894 tarihli harita (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

Taksim suyolları şebekesinin bir abide vasfında olan önemli eserlerinden biri, Topuzlu Bent'tir. I. Mahmud zamanında, 1750 yılında inşa edilen iki bendin biri de budur.

Topuzlu Bent, Bahçeköyü'nün kuzeydoğusunda ve köye 10 dakikalık mesafede bulunur. Kâğıthane Deresi'nin Acıelma koluna katılan Eskibağlar Dereciği üzerinde kurulmuştur. Bu bent aslında 1144'te (1731-1732) yapılmış, 1750'de tadil edilmiş ve Cezayirli Hasan Paşa tarafından Kasımpaşa'da hayrat olarak inşa ettirdiği çeşmelere su akıtmak üzere yükseltilmiştir. 66 m uzunluğundaki bir benttir.[133] Havzası 920.000 m^2, istiap hacmi 156.700 m^3'tür. Bu bendin suları lağım (galeri) içerisine girerek diğer iki bendin sularıyla birleşir.[134]

Acıelma Vadisi üzerinde ve Büyükdere Kemeri'nin biraz güneyinde Sultan Abdülaziz zamanında (1861-1876) başlanılmış fakat tamamlanamamış bir bent daha vardır.

Yine I. Mahmud zamanında ve öncekiyle aynı zamanda, fakat padişahın annesi Saliha Sultan adına inşa edildiği ileri sürülse de Valide Bendi'nin III. Selim'in annesi Mihrişah Sultan adına 1211'de (1796-1797) yapıldığını kabul edebiliriz. [135]

Bendin inşaatı, 24 Ocak 1797 senesinde tamamlanmış ve suyun bol olduğu dönemlerde Kırkçeşme sularına ait olan Karanlıkbend'e bir kanal ile su verecek şekilde yapılarak, Kırkçeşme sularına da katkıda bulunulmuştur. Bu bendin toplam debisi, 23 lüle olup bunun 18 lülesi Taksim sularına katılmış 5 lülesi ise Mihrişah Sultan'ın isteğine göre dağıtılmak üzere onun vakfına bırakılmıştır.

Bahçeköyü'nün kuzeybatısında, Kâğıthane Deresi'nin Acıelma koluna katılan Arabacı Mandırası Deresi'nin doğu kolu üzerinde yaptırılmıştır. Aslında Eyüp'teki hayratı beslemesi düşünülmüşken, sonra Beyoğlu şebekesini takviye eden bu bent, 70 m uzunluğundadır. Bendin havzası 92.000 m^2, istiap hacmi 200.000 m^3'tür.

Valide Bendi'nin civarında bulunan ve Valide katması denilen su da bendin sularına karıştıktan sonra lağım içerisinde cereyan ederek Bend-i Cedid suyu ile birleşir ve yine lağım içerisinde dağ eteğini dolaştıktan sonra Topuzlu Bendi'nden gelen mecra ile birleşir.

Bu bende zamanında Bend-i Cedid de denmekteydi.[136] Bu bent, her ne kadar sonraları

133 Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/88.

134 İbrahim Edhem, "İstanbul Suyollarıyla Bendleri", c. 1, s. 44.

135 Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları*, s. 251-253.

136 *Kırkçeşme Suları*, c. 1, 13-1/27b/1: gurre-i Cemaziyelevvel 1259/30 Mayıs 1843; 21 Ramazan 1287/15 Aralık 1870.

Beyoğlu tarafına tahsis edilmişse de Kırkçeşme suları güzergâhındaki faaliyetlerine devam etmekte ve Eminönü-Kumkapı bölgesine su tahsisatında bulunmaktaydı.[137] Dolayısıyla Taksim bentleri aynı zamanda Kırkçeşme Suyolları'na da destek olmuşlardır.

Valide Bendi su mimarisinin en muhteşem örneklerinden biri olarak kabul edilmektedir.[138]

Bend-i Cedid adıyla anılan asıl bent, II. Mahmud zamanında, 1839 yılında yapılmıştır. Bahçeköyü'nün kuzeydoğusunda, Arabacı Mandırası Deresi'nin batı kolu üzerindedir.[139]

Bendin havzası 130.000 m^2, istiap hacmi 243.000 m^3'tür. Katmalarla zenginleşen suları, kemer üzerinden geçerek Valide Bendi suları ile birleşir. [140]

İstanbul cihetinin Kırkçeşme sularını veren Belgrad köyü bentleri ile Boğaziçi'nin Rumeli ve Beyoğlu cihetinin Taksim sularını veren Bahçeköy bentlerinin topladıkları suların mecraları da birbirlerinden ayrıdır. Kırkçeşme sularının mecrası Kâğıthane Deresi'nin batısında, Taksim sularının mecrası onun doğusunda bulunur. Mamafih bu suyolları, ayrı güzergâhlar takip etseler de birbirlerine katkıda bulunmaktaydılar.[141]

HAVUZ, ISKARA ve BACALAR

Kırkçeşme şebekesinin bent ve kemerlerinden başka, havuz denen göletlerle su ıskaraları vardır. Suyolları üzerinde bulunan ve suyolcu dilinde "kumluk" denen, suların toplandığı bu göletlerin başlıcaları Bakrac Deresi ve Ortadere üzerindeki Başhavuz (Sultan Osman), Çiftehavuz ve Balıklıhavuz'dur. En önemlisi Burgazköyü civarındaki Başhavuz'dur.

Ayvad, Valide, Kirazlı, Kurt Kemeri, Paşa Deresi, Ayvad Deresi ve Bakrac Deresi ve Ortadere havuzları da Kırkçeşme suyunun güzergâhı üzerinde bulunmaktadır. Balıklıhavuz ise suyun süzülmesine mahsus olmayıp kaynak sularını temiz bir şekilde toplamak için güzergâh dışında kurulmuştur.[142]

Bunlara Küçükköy yakınlarındaki Çeşmehavuz eklenebilir.[143]

Romalılar menbalardan, yahut derelerden aldıkları suyu sarnıçlarda toplayarak, suyolları ve kemerler vasıtasıyla, şehre getirmişlerdi. Bizanslıların da bu usulü tatbik etmiş oldukları Burgazköyü civarındaki "Başhavuz" denilen göletten anlaşılmaktadır. Bu Başhavuz bir bent değil, oluşturulmuş büyük bir havuzdu. Bent ise tabii bir havzanın sularını toplamak için inşa edilen bir set idi.

Her kolun suyu ayrı ayrı kendi havuzlarında süzüldükden sonra toptan bu havuzda birleşir ve burada son defa temizlenerek, doğruca İstanbul'a akar ve maksemlere girer. [144]

Suyolcu ıstılahında ıskara (ızgara) olarak adlandırılan ve derelerin baş kısımlarında suların süzülmesine mahsus tesisler de vardı. Bunlar derelerin uygun yerlerinde suyu toplayıp asıl mecraya verme hizmetini görmek üzere yapılmış setlerdi.[145] Nitekim bazı belgelerde de ıskara bu anlamda kullanılmaktaydı.[146]

Kırkçeşme suları mecrasını teşkil eden tüneller ve dehlizler içerilerinden bir adam geçecek genişlikte yapılmıştır. Bu mecranın başlangıcından sonuna kadar, her 30-40 m mesafede birer baca açılmıştır. Bunlar suyolcuların mecra içerisine girmelerine yarar.

Bunlardan başka, son zamanlarda, yer altı suyollarının üzerine rastlayan evlerde de rastgele bacalar, kuyular açılarak mecradan su alınmaktaydı.[147] Eyüp'te Yenikubbe'den Ayasofya maksemine kadar Kırkçeşme ana yolu üzerinde 100'ü aşkın, Eğrikapı taksiminden Yedikule'ye giden kol üzerinde ise 50'yi aşkın açık baca vardı. Bu bacalar sağlık açısından sakıncalıydılar.[148]

137 *Kırkçeşme Suları*, c. 2, 14-1/190b/2: 11 Zilhicce 1255/16 Ocak 1840; c. 2, 14-1/194b/2: 18 Receb 1247/23 Aralık 1831.

138 Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/88.

139 Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/88; Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları*, s. 254-263.

140 Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 150.

141 Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 150.

142 İbrahim Edhem, "İstanbul Suyollarıyla Bendleri", c. 1, s. 44-45.

143 *Kırkçeşme Suları*, c. 1, 13-1/114b/1: 23 Cemaziyelahir 1266/6 Mayıs 1850.

144 *Kırkçeşme Suları*, c. 1, 13-1/15a/1: 3 Cemaziyelevvel 1207/17 Aralık 1792; c. 1, 13-1/64b/1: 5 Zilhicce 1253/31 Ocak 1838; c. 1, 13-1/51b/1: 7 Zilhicce 1256/1 Ocak 1841; c. 1, 13-1/15a/2: 9 Ramazan 1259/4 Ekim 1843; 2, 14-1/237a/2: 19 Rebiülahir 1262/16 Nisan 1846; 2, 14-1/219-1Aa/2: gurre-i Muharrem 1266/17 Kasım 1849.

145 İbrahim Edhem, "İstanbul Suyollarıyla Bendleri", c. 1, s. 47.

146 *Mâ-i Lezîz*, c. 6, 331/48/1; İbrahim Edhem, "İstanbul Suyollarıyla Bendleri", c. 1, s. 47.

147 *Halkalı Suları*, c. 1, 24/42/1: Fî 11 Şaban 1304/5 Mayıs 1887; fî 23 Nisan (1)302/5 Mayıs 1886.

148 Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 152; suyolcuları bacalar içerisine çizmeleriyle girebiliyorlardı: s. 160.

SU SAHİPLERİNE VE HAYRATA SU DAĞITIMI

Şehre su dağıtımı "hilal", "çuvaldız", "masura", "kamış", "lüle" denen ölçü birimlerine göre "kubbe", "savak", "maksem" veya "taksim" denen merkezler yoluyla yapılıyordu. Bunlardan Eğrikapı savağı[149] ile bugünkü Taksim semtine ismini veren Galata-Beyoğlu maksemi en tanınmışlarıdır. Suriçinin kuzeyinden kanallar ve kemerlerle (*kanavât ü müsennât*) ile getirilen sular içeride hizmetler aracılığıyla dağıtılıyordu.

Ancak Üsküdar suları, tıpkı İstanbul suriçini ve Beyoğlu-Galata yakasını besleyen Halkalı ve Hamidiye suları gibi vakıf kaynak suları olduğundan borularla yeraltından nakledilir.

Kubbeler ve Maksemler

Suları masura, lüle gibi ölçülerle binalara dağıtan su dağıtım merkezlerine *kubbe*, *taksim*, *maksem* veya *savak* denir. Bu önemli tesisler, Sultanahmet'teki Kırkçeşme Kubbesi gibi bir kısmı kent içerisinde,[150] bir kısmı da Valide Kubbesi[151] gibi suyolu güzergâhı üzerindedir.

Maksemler de ana su dağıtımı kubbelerindendir. Bunlar, bir veya birkaç koldan gelen suyu çeşitli mecralara taksim etmeye yarayan oda veya binalardır. Büyüklü küçüklü 7-8 tanedir. En önemlileri Eğrikapı maksemi, Taksim-Beyoğlu maksemi, Tophane maksemi ile Eyüp'te İslambey Mahallesi'ndeki Yenikubbe'dir.

Kırkçeşme isale lağımı Güzelcekemer'den ve 23 irili ufaklı kemerden geçtikten sonra, önce Yenikubbe'ye sonra ana dağıtım kubbesi olan Eğrikapı maksemine gelir.[152] Buna Eğrikapı savağı da denirdi. Eğrikapı maksemi, Kırkçeşme sularının son merhalesi olup sular bu noktadan İstanbul şehrine dağıtılır. Suyolları diğer maksemlere de ulaşır. Bunlar arasında Ayasofya taksimi ve taksim maslağı vardır.

Beyoğlu'nda Taksim Meydanı'nın bir köşesini sınırlayan Galata-Beyoğlu suyu maksemi, Taksim ismiyle bu semtin adı olmuştur.[153]



19- Ayasofya'daki su terazisi ve Million taşı (ön tarafta)

Üsküdar maksemleri arasında Şerefabad Kasrı maksemi, XVIII. yüzyıl mimarisinin şaheser bir su taksim yeridir. Doğancılar'dan İmrahor'a giden yolun solundadır. Kubbeli maksem, bir sıra kalın mermer ve iki sıra tuğla ile yapılmıştır. Etrafında, Doğancılar Camii, Hacı Ahmed Paşa Türbesi ve Sarayı, Hacı Ahmed Paşa Hamamı gibi tarihî eserler vardı.

Lale Devri başmimarı Kayserili Mehmed Ağa tarafından 1141 (1728-1729) tarihinde Şerefâbâd Kasrı'nın suyunu temin ve tanzim maksadıyla yapılmıştır. Maksem, Şerefabad Kasrı'na su verdiği gibi, Üsküdar'daki diğer bazı sebillerin ve çeşmelerin de suyunu karşılardı.

Maksemlere "taksim" de denilir.

---

149 Eğrikapı maksemi, taksimi de denir. Kanuni'nin eseridir. Suriçi su dağıtımının merkezidir. Bkz. İncicyan, *XVIII. Yüzyılda İstanbul*, s. 26; *Kırkçeşme Suları*, c. 1, 13-1/55a/2: 14 Rebiülahir 1261/22 Nisan 1845.

150 *Kırkçeşme Suları*, c. 1, 13-1/114a/1: gurre-i Cemaziyelevvel 1264/6 Nisan 1848; c. 2, 14-1/156a/1: 17 Cemaziyelahir 1261/23 Haziran 1845; c. 2, 14-1/231b/3: 26 Safer 1273/27 Ekim 1856.

151 *Kırkçeşme Suları*, c. 2, 14-1/219-1Aa/2: gurre-i Muharrem 1266/17 Kasım 1849.

152 İbrahim Edhem, "İstanbul Suyollarıyla Bendleri", c. 1, s. 47.

153 Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/89.

Su Terazileri

Su terazileri, dağıtım aşamasındaki önemli su tesislerindendir. Bunlar, bileşik kaplar ilkesine göre çalışan basınç ayarlayıcı ve suyu ölçerek dağıtan kesik piramit şeklindeki küçük kulelerdir. Su terazileri isalenin bazı bölgelerinde olabilecek fazla basıncın künkleri patlatmaması için yapılmışlardır. Bunlar Halkalı ve Üsküdar suyolları üzerinde görülür.

Bunların üzerindeki lüleler ise suyu ölçerek çeşitli yerlere sevk etmeye yarar. Kırkçeşme suları, yüzey suları oldukları için ana galeride su terazisine ihtiyaç yoktur. Ancak ana galeriden ayrılan künk borular üzerinde su terazileri vardır. Şehir şebekesi içinde yer alan çok sayıdaki su terazisi arasında Yenikapı, Çatladıkapı, Sultanahmet ve Tahtakale'dekiler belirtilebilir.

Çoğunlukla künkle gelen Halkalı sularının gerek isale hattında gerek şehir içi dağıtımında çok sayıda maslak ve su terazisi yapılmıştır.[154] Özellikle Nur-ı Osmaniye Suyolları gibi suyollarının bulundukları engebeli arazide çok sayıda su terazisi yapılmış ve bu şekilde künklerdeki basınç azaltılmıştır.[155] Su terazilerini izleyerek, suyollarının güzergâhını tespit etmek de mümkündür.[156]

Kent içinde, bugün de bir kısmını gördüğümüz ve bulundukları sokağa ismini veren su terazileri olduğu gibi bazıları ana terazidir. Bazıları da Ferruh Kethüda, Hoca Manolaki, Havzlı Hammam Terazisi, Ragıb Paşa gibi belli isimler taşır.

Su dolapları, suyu yüksek noktalara çıkarmaya yarayan çarklardır. Daha çok derelerden kemerlere suyu yükseltmeye yararlar.

Künkler ve Borular

Su ve suyolları, kente, "lağım" (galeri) ve "kanavat" denen yeraltı kanal şebekesi içerisinde künklerle ve genellikle kurşun borularla ulaşmaktadır.[157] Bu konuyla ilgili olarak da çömlekçi ve künkçü

154 Ergin, "Vesâit-i İtfâiyeden İstanbul Suları", c. 1, s. 135; Avrupada bilinmediği için İstanbul hakkında eserler yazmış olan Frenk müelliflerinin ilgisini çekmekle birlikte ne işe yaradıklarını Tchihatchef'e (Pierre de Tchihatchef, *İstanbul ve Boğaziçi*, çev. Ali Berktay, İstanbul 2000, s. 26-27) gelinceye kadar o müelliflerin hiçbiri tarafından anlaşılamamış olan su terâzileri de bu Halkalı ve Üsküdar suyolları üzerinde görülür: Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 153.

155 Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları*, s. 100, 187.

156 Bu nokta için bkz.Tchihatchef, *İstanbul ve Boğaziçi*, s. 26-27.

157 *Kırkçeşme Suları*, c. 1, 13-1/37b/2: 28 Rebiülahir 1235/10 Haziran 1907; c. 2, 14-1/209a/1: 19 Muharrem 1249/8 Haziran 1833.



20- Üsküdar Karacaahmet'te bir su terazisi



21- Şehzadebaşı'ndaki su terazisi

ustalarından ve Üsküdar'da Kirazlıkatma lağımından bahsedilmektedir.[158]

Belgelerde çok geçen künkler az bir basınca dayanabilirler. Bu yüzden isalenin bazı bölgelerinde olabilecek fazla basıncın künkleri patlatmaması için su terazileri yapılmıştır.

Eskiden kullanılan künklerin birçok türleri vardır. Başlıcaları yedi parmak, altı parmak, paşa künkü, eski birlik, Arnavut künküdür. Burada parmaktan maksat; yedi arşın parmağı çapında demektir.

Künkler ve kurşun borular genellikle Halkalı ve Üsküdar suyolları üzerinde kullanılmıştır. Bununla birlikte, altı parmak künkü gibi, Kırkçeşme suları güzergâhında da kullanılmışlardır.

Suyollarında eskiden kullanılan bu yerli kurşun borular Avrupa'dan gelme kurşun borular gibi olmayıp kurşun levhaları bükülerek birbiri içine lehimsiz surette geçirilmesinden ve üzerlerinin lökünle birbirleri üzerine sarılmalarıyla bu sanatta mahir olan ustalar tarafından yapılırdı. Sonraları basınca daha dayanıklı Avrupa'dan ithal edilen kurşun borular (Frenk borusu) kullanılmıştır.[159]

Meslekler

Suyollarının mecra kollarının belirli noktalarında yapılan hücrelere "meslek" veya galat olarak "maslak" denir. Bu hücreler su miktarlarını tespite yararlar. Yine bu meslekler tıkanıklıkların kontrol edilmesini ve tesislerin kolaylıkla tamir edilmesini sağlarlar. Maslak sözünün, Maslak, Kızılmaslak ve Acımusluk gibi semt ismi olarak da kullanıldığını biliyoruz.

Kırkçeşmenin Haslar bölgesindeki güzergâhında kalan Başhavuz, İbrahim Han suyu, Vekîl-i harc Mehmed Ağa suyu meslekleri zikredilebilir. Yine suriçinde ana, Arpaemini Mehmed Efendi Çeşmesi vakfı suyu, Kabasakal, Kemeraltı, Kırkçeşme, Orta Yatakbaşı, Patrikhane meslekleri zikredilmektedir.

Lağımlar

Suyolları kente "lağım" ve "kanavat" denen yeraltı kanal şebekesiyle ulaşmaktadır. Suyolları Süleymanî[160] ve Ceneviz lağımı[161] olarak iki kısımdır. Birincisi Sultan Süleyman'ın 1525'te kurdurduğu büyük kemerler ve eserler ile zenginleştirdiği suyollarıdır. Bunlar da, çeşitli kollarıyla birlikte Ayvad ve Belgrad yönlerinden gelen ve Cebeci köyü hizasındaki Güzelcekemer'e kadar uzanan 6 saatlik kısımdır. İkincisi, yani Ceneviz lağımı denen eski kısmı Cebeci köyünden İstanbul'a su akıtan eski yoldur.[162]

Suların toplandığı bu lağımların bir kısmı ana lağımdır. Kırkçeşme suyu ve Ayasofya Vakfı lağımları önemlidir. Bunlara çok sayıda katma yapılmıştır.

Sarnıçlar ve Su Hazneleri

İstanbul kuşatmaları sırasında şehre su getiren tesisler tahrip edildiğinden, Roma döneminin sonlarından, IV. yüzyıldan itibaren şehrin su ihtiyacının karşılanabilmesi ve kuşatmalara direnebilmek için çok sayıda açık ve kapalı sarnıç yapıldığı bilinmektedir.

Açık sarnıçlar zamanla toprakla dolmuştur. Bugün bunların yerinde çeşitli "çukurbostan"lar vardır.

Suriçinde bugüne kadar tespit edilen kapalı sarnıçların sayısı 70'in üzerindedir. Kapalı sarnıçların en büyüğü, I. Iustinianos (527-565) zamanında yaptırılan 336 sütunlu Yerebatan (Basilica) Sarnıcı'dır. Bundan başka Büyük Konstantinos (306-337) döneminde yaptırılan Sultanahmet'teki 224 sütunlu Binbirdirek (Filoksene), II. Theodosios (408-450) tarafından yaptırılan Aetius (Vefa-Karagümrük Stadı) ve Çemberlitaş'ta bugünkü Eminönü Belediye binasının yanındaki Theodosios Sarnıcı ile Aspan (Çukurbostan,

158 *Su Keşif Defteri*, c. 2, 27/68/1; c. 2, 27/69/1; c. 3, 27/31/1.

159 Gâlib Ata, "İstanbul Evkâf Suları", c. 1, s. 153; Ergin, "Vesâit-i İtfâiyeden İstanbul Suları", c. 1, s. 135; Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları*, s. 123.

160 *Kırkçeşme Suları*, c. 2, 14-1/236a/1: 17 Şaban 1258/23 Eylül 1842.

161 *Kırkçeşme Suları,* c. 1, 13-1/13-4a/1: 9 Şaban 1275/15 Mart 1859.

162 *Kırkçeşme Suları*, c. 1, 13-1/13-4a/1: 9 Şaban 1275/15 Mart 1859; c. 1, 13-1/55a/2: 14 Rebiülahir 1261/22 Nisan 1845; c. 2, 14-1/236a/1: 17 Şaban 1258/23 Eylül 1842; İbrahim Edhem, "İstanbul Suyollarıyla Bendleri", c. 1, s. 47.

Sultanselim), Hagios Makios (Altımermer) ve Acımusluk sarnıçları belirtilebilir.[163]

Zamanla kuşatmacılar tarafından tahrip edilen dış kanallar tamir edilemediğinden, bu tesislerin yerini şehir içindeki kapalı sarnıçlar almıştır. Bu çok sayıdaki sarnıçlardan sadece Binbirdirek ile Yerebatan günümüze ulaşmıştır.[164] Bunlar günümüzde müze olarak kullanılmaktadır. Sarnıçların büyük bir bölümü Fatih ilçesi sınırları içindedir.

Fetih öncesinde su ihtiyacının giderilmesinde sarnıçların kullanıldığı anlaşılıyor. Nitekim Marmaray'ın altyapı ve tünel kazıları kapsamındaki Maviray Projesi **kazıları sırasında** Koşuyolu İbrahimağa Zaviyesi yolundaki kazılarda son dönem Bizans mimarisine ait olduğu sanılan sarnıçlar bulunmuştur.

Bizans kapalı su sarnıçlarından ancak birkaçında su toplanıyordu. Bunlardan Yerebatan büyük sarnıcının suyu ile, tonozların tepeleri delinerek civardaki konutların ihtiyaçları karşılanmıştır. Zeyrek'teki Pantokrator Manastırı Sarnıcı'nda Evliya Çelebi'nin yazdığına göre, XVII. yüzyılda hâlâ su bulunuyordu ve bu su, üstündeki evler tarafından kullanılıyordu. Hatta civardaki Pîrî Paşa Mescidi de bu sebepten Soğukkuyu Mescidi olarak adlandırılmıştı.[165]

Fatih'ten önce Galata'nın da su ihtiyacı sarnıçlarla gideriliyordu. Bunlardan bir tanesi St. Benoit Kilisesi yanındaydı. Büyük bir ihtimalle Arap Camii avlusu altında da bir sarnıç vardır. Taksim'de, Alman Hastanesi'nin biraz aşağısında da sarnıç bakiyesine rastlanmıştır. [166]

Açık ve kapalı sarnıçlardan bazılarının Osmanlılar tarafından kullanıldığı anlaşılmaktadır.[167] Özellikle açık sarnıçlar Çukurbostan adı ile bostan olarak kullanılmıştır. Osmanlılar Roma ve Bizanslılardan kalan su tesislerinden bazı kemerleri de su isale hatları kapsamında kullanmışlardır.

Nazım Bey eski sarnıçların en, boy ve yüksekliklerini belirten bir liste vermektedir.[168]

Şehrin çeşitli yerlerinde su haznesi (hazinesi) denen küçük çaplı sarnıç gibi su depoları yapılmıştır. Bunlar arasında Beyoğlu yani Taksim haznesi 24 gözlü büyük bir su deposu olup Beyoğlu, Kasımpaşa, Tophane cihetlerine cari suların deposu olarak kullanılmıştı.[169]

Kaynakbaşı İşaretleri ve Kuyular

Suya verilen değer şehrin her köşesindeki kaynakların, hatta bazı durumlarda alelade kuyu sularının hassa bakımından değerlendirilmesine yol açtığı gibi, bunların başlarına su mimarisi bakımından ilgi çekici küçük bazı alametler de konulmuştur.

Şehrin batı cihetinde, açık arazide rastlanan üzerlerinde kitabeleri olan ve bir mezar taşını andıran birtakım memba taşları da vardır ki İstanbul su şebekesinin genişliğini ve bu husustaki hassasiyeti göstermesi bakımından ilgi çekicidir. Bunlar büyük suyollarına, şehrin içindeki hayrat çeşmelerine su vermek üzere, "katma"lar vakfeden hayır sahiplerinin ana suyollarına bağlattıkları suların çıktıkları yerlerdir. Bu çeşit su nişan taşlarının en eskilerinden biri Sağmalcılar'da Yemen fatihi Sinan Paşa memba taşıdır.[170] Şehrin içinde ve yakın çevresindeki mahalleler ile boş arazide evvelce vakıf kuyular da açıldığı bilinmektedir.[171]

163 Sarnıçlar hakkında bkz. Petrus Gyllius, *İstanbul'un Tarihi Eserleri*, çev. Erendiz Özbayoğlu, İstanbul 1997, s. 22, 143; Kömürciyan, *İstanbul Tarihi*, s. 175; İncicyan, *XVIII. Yüzyılda İstanbul*, s. 72-74; A. Decei, "İstanbul", *İA*, V/2, s. 1151; Çeçen, *İstanbul'un Osmanlı Dönemi Suyolları* a, s. 23-27; Semavi Eyice, *Eski İstanbul'dan Notlar,* İstanbul 2006, s. 34-38.

164 Halil İnalcık, "İstanbul", *DİA*, XXIII, 244.

165 İnalcık, "İstanbul", XXIII, 244.

166 Eyice, "İstanbul", V/2, s. 1214/155.

167 *Kırkçeşme Suları*, c. 1, 13-1/135a/2: 17 Cemaziyelahir 1260/4 Temmuz 1844; Kaydı tarihi 25 Rebiülevvel 1291/12 Mayıs 1874; c. 2, 14-1/239a/1: 26 Cemaziyelahir 1265/19 Mayıs 1849.

168 Nâzım, "İstanbul Vilayeti Şehremâneti'ne Evkâf'dan Devr Olunan Sular", c. 1, s. 223.

169 *Kırkçeşme Suları*, c. 1, 13-1/64b/1: 25 Receb 1271/13 Nisan 1855; c. 2, 14-1/155b/2: 13 Nisan 1321/26 Nisan 1905; c. 2, 14-1/240b/2: 18 Şevval 1266/27 Ağustos 1850.

170 Sadi Nazım Nirven, "Eski Su Tesislerinde Menbâ Başlarına Konan Nişan Taşları", *Arkitekt*, 1962, c. 32, sy. 307, s. 77 vd.

171 "İstanbul", *DİA*, XXIII, 255.

VAKIF VE ŞEHİR:

İSTANBUL VAKIFLARI TARİHİ

TAHSİN ÖZCAN*

Giriş

İstanbul, tabii güzelliklerinin yanında tarih boyunca farklı kültür ve medeniyetlere ev sahipliği yapan bir şehir olarak tarihî ve kültürel açıdan da birçok zenginliği barındırmaktadır. Fetihle birlikte, Osmanlı Devleti'nin başkenti olarak yeni bir kimlik kazanan şehrin geçmişte sahip olduğu tarihî ve kültürel birikimi Türk ve İslam kültürü ile harmanlanarak yeniden şekillendirilmiştir. Osmanlılar şehri, tepeden tırnağa değiştirmiş, abidevi yapılar ve yoğun imar faaliyetleri ile İstanbul, bütün dünyanın hayran olduğu ihtişamlı bir görünüme kavuşmuştur. Bu değişim ve dönüşümde birçok kurumun katkısının bulunduğu muhakkaktır. Bunda en büyük payın ise vakıf kurumuna ait olduğu görülmektedir.

İslam dünyasında şehir tarihi ve şehir hizmetleri incelendiğinde karşımıza çıkan temel kurumların başında vakıf gelmektedir. Vakıf kurumu bir hayır kurumu olmanın ötesinde, yerleşik hayatın gerektirdiği hizmetlerin altyapısını ve finansmanını, şehir hizmetlerinin organizasyonunu sağlayan çok yönlü ve çok fonksiyonlu bir hizmet kurumudur. Osmanlı şehirciliği açısından bakıldığında bu durumun çok daha belirgin bir hâl aldığı görülür. Gerçekten de Osmanlılar, vakıf kurumuna ayrı bir önem vermiş; şehircilikte ve şehir hizmetlerinde vakıflardan azami derecede istifade sağlanmıştır. Osmanlı şehirciliğinin gelişiminde vakıf kurumunun merkezî bir yere sahip olduğuna şüphe yoktur.[1]

Ergin, Osmanlı belediyeciliğinin tarihini kaleme aldığı *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye* isimli eserinde sıklıkla vakıf konusuna değinerek, vakıf uygulamalarına atıf yapmakta ve belediyecilik hizmetleri açısından vakıfların önemini vurgulamaktadır.[2] Osmanlı toplumunda vakıf kurumu vasıtasıyla şehirlerin ihtiyacı olan çeşitli kurumlar oluşturulmuş ve bunların etkin bir şekilde hizmet vermeleri için gerekli mali kaynaklar vakıflar vasıtasıyla temin edilmiştir. Bu açıdan bakıldığında Osmanlılarda ilk belediyelerin kurulduğu 1856 yılına kadar şehirlerin ihtiyaç duyduğu belediye hizmetlerinin önemli bir kısmının vakıflar tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir. Başta Maarif Nezareti olmak üzere XIX. yüzyıl boyunca oluşturulan çoğu nezaretin görev alanına giren faaliyetler bu tarihe kadar yine vakıflar vasıtasıyla yürütülmüştür.

Osmanlı şehirlerine hayatiyet kazandıran ve kimliğini veren belli başlı yapıların önemli bir kısmı vakıf eserlerden oluşmaktaydı. Bunun yanında, şehir hayatının gerektirdiği altyapının vakıflar tarafından tesis edildiği, şehirlerin ve diğer yerleşim yerlerinin temel ihtiyaçlarının birçoğunun doğrudan veya dolaylı bir şekilde vakıflar tarafından karşılandığı görülmektedir. Osmanlı şehirlerindeki vakıf yapılar çıkarıldığında veya vakıf hizmetler hesaba katılmadığında, geride şehir veya şehircilik denilebilecek bir şeyin kalmayacağını söylemek pek de abartılı bir ifade olmayacaktır. Bu nedenle, Osmanlı idarecilerinin vakıf kurumuna yönelik tasarrufları çoğu zaman ciddi muhalefetle karşılanarak ağır eleştirilere konu edilmiş; vakıf hizmetlerinde ortaya çıkacak aksaklıkların sadece şehirlere zarar vermekle kalmayacağı, sosyal, siyasi ve dinî hayatta birçok probleme yol açacağı dile getirilmiştir.[3]

Osmanlı toplumunda vakıfların gündelik hayatın hemen hemen her alanını kuşatan ve ihtiyaçları karşılayan çok geniş bir alanda faaliyet gösterdikleri görülmektedir. Bu kadar geniş alanda ihtiyaç duyulan mali imkânlar ise vakıf fonlar şeklinde

* Marmara Üniversitesi

1 Osman Nuri Ergin, *Türk Şehirlerinde İmaret Sistemi*, İstanbul 1939; Osman Nuri Ergin, Ömer Lutfi Barkan, "Şehirlerin Teşekkül ve İnkişafı Tarihi Bakımından Osmanlı İmparatorluğunda İmâret Sitelerinin Kuruluş ve İşleyiş Tarzına Ait Araştırmalar", *İFM,* 1963, c. 23, 1-2, s. 239-296; Hilmi Ziya Ülken, "Vakıf Sistemi ve Türk Şehirciliği", *VD*, 1971, sy. 9, s. 13-37; Halil İnalcık, "Istanbul: An Islamic City", *Journal of Islamic Studies*, 1990, c. 1, sy. 1, s. 1-23.

2 Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye,* V c., İstanbul 1322-35; *a.e.*, IX c., İstanbul 1995.

3 Tahsin Özcan, "Sofyalı Bâlî Efendi'nin Para Vakıflarıyla İlgili Mektupları", *İslâm Araştırmaları Dergisi*, 1999, sy. 3, s. 125-155.



1- Ayasofya ve Sultanahmet camileri

insanların gönüllü katkısıyla oluşturulmuştur. Lüks tüketim anlayışının ve aşırılıkların kabul görmediği bir toplumsal düzen içinde ticari ve sınai faaliyetler neticesinde insanların ellerinde toplanan servetler ve şehir hayatının ortaya çıkardığı birtakım rantlar vakıf sistemine yönlendirilmiş, toplumun belli bir kesimine mal edilmek yerine tamamının hizmetine sunulmuştur. Genel olarak bakıldığında, insanlara hizmeti hedefleyen vakıf kurumu, tasarruf ve servetler ile rantları hizmete dönüştüren bir yapı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu yönüyle vakıflar, serveti bir anlamda sosyalleştiren birer kurum hüviyeti kazanmaktadır. Gönüllü bir şekilde gerçekleşen vakıf statüsündeki bu sosyalleştirme sürecinin tabii sonucu olarak, en üst düzeydeki yöneticiden en alt kademedeki fertlere kadar hemen herkesin gücü ve imkânları nispetinde katkıda bulunduğu vakıf sistemine sürekli bir kaynak akışı sağlanmıştır. İnsanlar sahip oldukları mallarını sağlıklarında doğrudan veya ölümlerinden sonra icra edilmek üzere vasiyet yoluyla dolaylı bir şekilde vakfa dönüştürmek suretiyle yaşadıkları toplumun ihtiyaçlarının karşılanmasına katkıda bulunmuşlardır. Siyasi ve iktisadi krizlerin yaşandığı dönemlerde vakıflara tahsis edilen kaynaklarda azalmalar yaşanmakla birlikte, vakıf sistemi uzun vadede sürekli genişleyen ve zenginleşen bir birikime sahip olmuş, Osmanlı tarihi boyunca her alanda hizmet veren son derece zengin vakıflar ortaya çıkmıştır.

XVI. yüzyıla ait bazı veriler değerlendirilerek, Osmanlı mali sistemi içinde merkez hazinesinin ağırlığı %51 civarında tahmin edilirken tımar sisteminin %37 ve vakıf sisteminin %12 civarında olduğu tespiti yapılmaktadır. Yapılan bazı çalışmalar kurulan irili ufaklı binlerce vakıf hesaba katıldığında; vakıf sisteminin tahmin edilenin ötesinde bir mali alan oluşturduğunu göstermektedir. Buna göre döneme ve bölgeye bağlı olarak vakıf sisteminin Osmanlı mali sisteminde %12 ile %50 arasında bir ağırlığa sahip olduğunu söyleyebiliriz.[4] Bu muazzam zenginlikten en büyük payı alan şehir ise şüphesiz devletin merkezi İstanbul olmuştur.

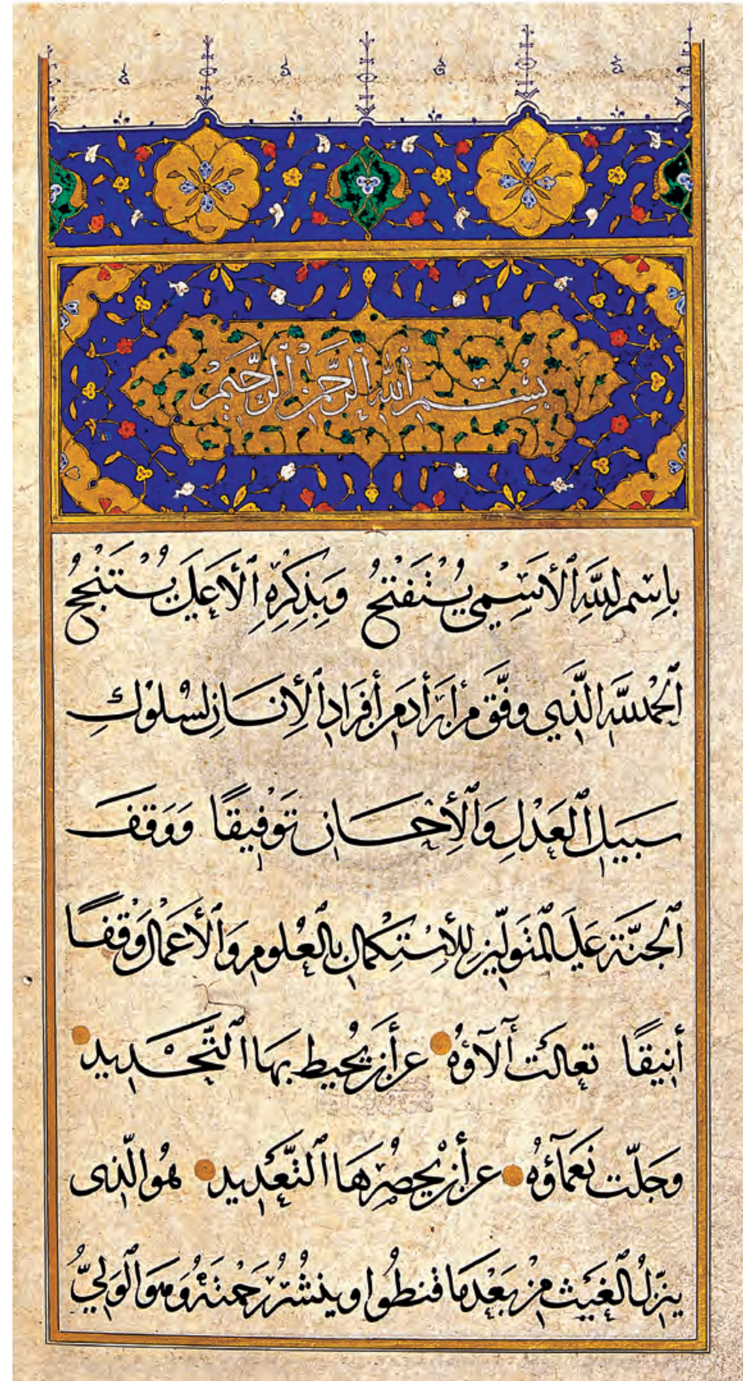
İstanbul'un gelişimi açısından bakıldığında vakıf kurumu ve vakıf hizmetleri çok daha önem kazanmakta ve belirgin hâle gelmektedir. Detaylı olarak ve bütün yönleriyle incelendiğinde, diğer Osmanlı şehirlerinde olduğu gibi İstanbul açısından da vakıf kurumunun sosyal ve ekonomik hayatın merkezinde yer aldığı görülmektedir. Şehrin irili ufaklı binlerce vakıf tarafından âdeta nakış nakış işlenmesi,

4 Ayrıntılı bilgi ve farklı dönem ve bölgelere ait rakamlar için bkz. Tahsin Özcan, *Osmanlı Para Vakıfları: Kanûnî Dönemi Üsküdar Örneği*, Ankara 2003, s. 4 vd.; Bahaeddin Yediyıldız, "XVIII. Asır Türk Vakıflarının İktisadi Boyutu", *VD*, 1984, sy. 18, s. 5-41; Bahaeddin Yediyıldız, "Vakıf Müessesesinin XVIII. Asır Türk Toplumundaki Rolü", *VD*, 1982, sy. 14, s. 1-27; Timur Kuran (haz.), *Mahkeme Kayıtları Işığında 17. Yüzyıl İstanbul'unda Sosyo-Ekonomik Yaşam: Vakıflar (1602-17)*, İstanbul 2010, c. 5, s. 5.



2- Fatih'in vakfiyesinin cilt kapağı (VGMA, Kasa nr. 1371/1-1)

hemen her köşesinin vakıf eserlerle donatılması tesadüf değildir. İstanbul, devletin yönetim merkezi olması nedeniyle her açıdan en üst düzeyde ilgi ve itinaya mazhar olmuştur. Şehrin silüetini oluşturan ve ona kimliğini veren abidevi yapıların yanında, sayıları binlerle ifade edilebilecek daha mütevazı vakıf eserler vasıtasıyla şehir, Osmanlı dönemi boyunca tekrar tekrar imar ve inşa edilmiş; İstanbul'un payitaht olma vasfına uygun, yaşanabilir bir şehir olabilmesi için muazzam yatırımlar yapılmıştır. Her biri ayrı bir şaheser olan muhteşem yapıların yanında, özellikle altyapıya yönelik yatırımlar ve hizmet sektöründeki vakıf organizasyonlarıyla her türlü ihtiyacı en ince ayrıntısına kadar istikrarlı bir şekilde karşılanan İstanbul, Osmanlı tarihi boyunca sahip olduğu misyona yaraşır bir şehir hüviyetindedir.



3- Fatih'in vakfiyesi (VGMA, Kasa nr. 1371/1-1)

İstanbul'un vakıf tarihi hayli zengin ve çeşitlidir. Başta hanedan mensupları ve devlet adamları tarafından kurulan vakıflar olmak üzere şehirde hizmet veren binlerce vakfın her biri ayrı bir araştırma konusu oluşturabilecek zenginliktedir. Vakıfların İstanbul açısından önemi, şehrin sosyoekonomik gelişmesinde üstlendiği roller itibarıyla ilginç bir konuyu oluşturur. Vakıfların hangi alanlarda ne gibi hizmetler verdiği, şehrin imarında ve tarihî gelişimindeki katkıları, İstanbul kent tarihi bakımından ayrı bir yere sahiptir.



4- Haseki Hürrem Sultan Vakfiyesi (Türk İslam Eserleri Müzesi, nr. 2194)

FETİH SONRASINDA İSTANBUL'UN GELİŞİMİ VE VAKIFLAR

İstanbul'un fetihten önceki durumu hakkında kaynaklarda yer alan bilgilere göre, Latin istilası ve sonrasında yaşanan iç karışıklıklar, yangın ve depremler nedeniyle nüfusu azalan şehir, büyük bir gerileme yaşamıştır. Bizans'ın yaşadığı iç karışıklıklar ve taht çekişmelerinden kaynaklanan siyasi istikrarsızlık ile ekonomik açıdan yaşanan çöküş şehri olumsuz etkilemiştir. Kaynaklarda fetih esnasında İstanbul'un bakımsız ve yer yer harabe bir şehir görünümünde olduğu belirtilir. Buna fethin yol açtığı tahribatı da eklediğimizde Osmanlıların İstanbul'u harap bir vaziyette teslim aldıkları söylenebilir. Nitekim fetih sonrasında İstanbul'a yerleştirilen ailelerin önemli bir kısmı kısa zaman içinde şehri terk etmişlerdir. Fatih'in şehrin içinde bulunduğu bu vaziyeti değiştirmek için kapsamlı bir imar faaliyeti başlattığını, bir yandan yeni yerleşimleri teşvik ederek nüfusu artırmaya çalışırken diğer taraftan da Osmanlı Devleti'ne yaraşır bir başkent olabilmesi için şehirde büyük yatırımlara giriştiğini görmekteyiz.

Fetih sonrasında yapılan yatırımlar ve imar faaliyetleriyle İstanbul, kısa bir süre içinde bir Türk-İslam şehri görünümüne kavuşturulmuştur. Nahiyelere ayrılan şehrin her bir nahiyesinde padişahların veya vezirlerin yaptırdığı külliyeler merkezî öneme sahipti. Her bir nahiye bu külliyelerin etrafında şekillenmiştir. Nahiyeleri oluşturan mahalleler ise mahalle sakinleri tarafından yaptırılan mescitlerin etrafında oluşan yerleşim birimleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu açıdan bakıldığında



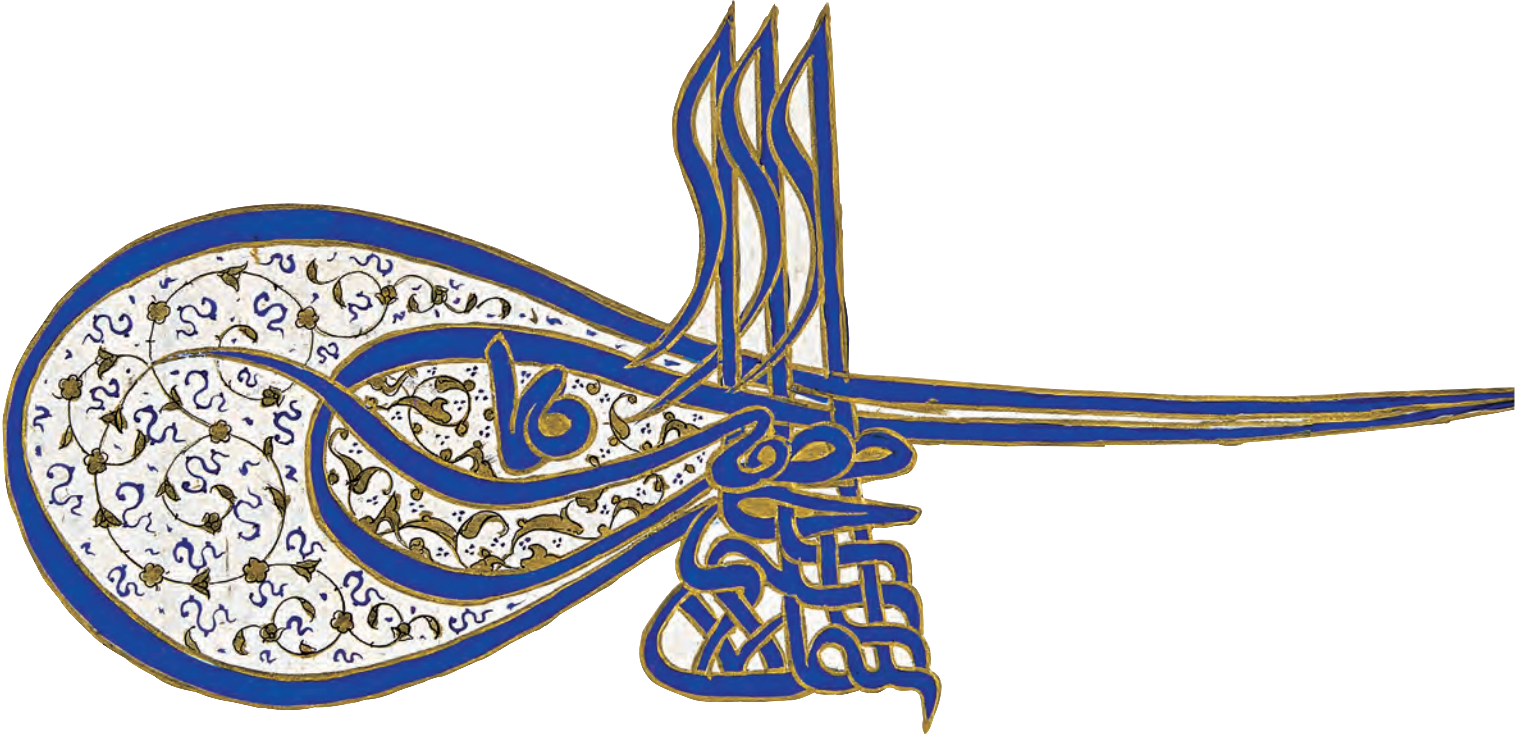
5- Süleymaniye Vakfiyesi (VGMA, Kasa nr. 52)

şehrin gelişiminde vakıfların merkezî bir yere sahip oldukları anlaşılmaktadır. Sultanların yaptırdığı külliyelerden mahallelerdeki mescitlere kadar tabii bir hiyerarşi içinde oluşturulan vakıflar vasıtasıyla şehrin her türlü ihtiyacını karşılayacak çarşı, han, bedesten, kapan, dükkân gibi yapılar ile çeşitli imalathaneler hizmete sokulmuştur.[5]

İstanbul'un imarında en büyük pay bizzat Fatih'in kendisinin ve görev verdiği devlet adamlarının kurdukları vakıflara aittir. Bizans döneminde mevcut olan yapıların daha çok Ayasofya Evkafı bünyesinde değerlendirildiği, buna ilaveten Fatih Külliyesi gibi büyük yatırımlarla şehrin altyapı ihtiyacının ve hizmet kurumlarının oluşturulduğu görülmektedir. Bu çerçevede bir yandan harap vaziyetteki yapılar imar edilerek, yeniden işlevsellik kazandırılırken diğer taraftan da şehrin ihtiyacı olan binlerce yeni yapının inşa edilerek hizmete alındığını söyleyebiliriz. Fatih Camii'nin yapımından önce şehrin çeşitli yerlerinde inşa edilen Rumelihisarı Camii, Çuhacı Hanı Camii, Debbağlar Mescidi ve Anadoluhisarı Camii gibi yapılar Ayasofya vakıflarına bağlanmıştır.

Fetihten sonra Fatih tarafından oluşturulan Ayasofya Evkafı, İstanbul'un en zengin vakıflarından biri olmuştur. Camiye çevrilen ve medrese ile kütüphane ilave edilen Ayasofya için oluşturulan evkaf, İstanbul'un ilk ve en önemli vakıfları arasında yer almıştır. Tahsis edilen çok sayıdaki emlak ile Ayasofya Evkafı, diğer vakıflar arasında sahip olduğu zengin gayrimenkullerle dikkat çekmektedir.

5 Halil İnalcık, "İstanbul", *DİA*, XXIII, 222-223.



6- Kanunî Sultan Süleyman'ın vakfiyelerindeki tuğrası (VGMA, Kasa nr. 52)

Osman Ergin, Ayasofya Vakfı mütevellisinin İstanbul'daki binaların neredeyse tamamına yakını üzerinde söz sahibi olduğu değerlendirmesinde bulunmaktadır. Nitekim 926 (1519) yılında tamamlandığı anlaşılan Ayasofya vakıflarına ait tahrir defteri, bu zenginliği açık bir şekilde ortaya koyar.[6]

Ayasofya Vakıfları Tahrir Defteri üzerine yapılan bir çalışmada, vakfa ait emlakin ayrıntılı dökümü verilmekte, vakfın mal varlığı ve gelirleri ile ilgili bilgiler tespit edilmektedir. Bu bilgilere göre Ayasofya Vakfı'nın İstanbul'daki emlaki 10 tahsilat bölgesine ayrılmaktadır. Bunlardan dokuzu incelenmiş ve elde edilen bilgilerden hareketle bir tablo oluşturulmuştur. Tabloda yer alan bilgilere göre toplamda 3.758 adet olduğu görülen akarattan elde edilen gelirin miktarı 105.212 akçedir. Çalışma kapsamı dışında bırakılan 10. bölgenin hacim olarak diğer 9 bölgeye denk olduğu dikkate alındığında; Ayasofya Evkafı'nın mal varlığının ve gelirlerinin verilen rakamların yaklaşık iki katı olması gerektiği anlaşılmaktadır.

Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'da yaptırdığı birçok yapı da yine Ayasofya vakıflarına dâhil edilmiştir. Bunlar arasında Kapalıçarşı ile Bedesten, Bodrum Kervansarayı,

Tablo 1- 926/1519 tarihli Ayasofya Vakıfları Tahrir Defteri'ne göre Ayasofya Evkafı'na ait emlak. Tablodaki bilgiler yeniden düzenlenmiştir.

Emlakın Türü	Adedi
Dükkân	2.836
Sandık	141
Zaviye (+Köşe)	102
Hücre	93
Mahzen	65
Hamam	3
Han	7
Zemin (Dükkânların alt katında yer alan depo)	412
Pîşhun (Dükkânların önüne konulan tezgâh)	41
Bahçe	1
Başhane	1
Bozahane	46
Arsa	2
Ev	8
Toplam	3.758

Kaynak: Ulviye Baş, Ayasofya Vakıfları Tahrir Defteri, yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi, 2002, s. 246.

6 Osman Ergin (haz.), *Fatih İmareti Vakfiyesi*, İstanbul 1945, s. 38-39. Ayrıca bkz. *Defter-i Evkâf-ı Câmi-i Şerîf-i Ayasofya*, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Atatürk Kitaplığı, Muallim Cevdet, nr. 64.


وقفيه موجبنجه عمل اولنوب
كمسنه دخل ايلميه
بسم الله الرحمن الرحيم
حمد لا محدود وثناء سني غير معدود
اول معبود واجب الوجود وموجد الخير
والجود حضرتنه محصور دركه
نقوش كاينات لوح وجوده وبيكر محدثات

7- İstanbul'da Şehremini Ali Bey b. Abdurrahman'ın 1569 tarihli vakfiyesi (BOA, EV.VKF, nr. 12/12)

Tahtakale'deki Eski Kervansaray, Unkapanı, Tuz Ambarı, Mumhane, Sabunhane, Cenderehane, Debbağhane, Selhhane, Boyahane, Muytaban Kârhanesi gibi yapılar da yer almaktadır. Bu yapılar, bir yandan şehrin ekonomisine katkı sağlarken diğer yandan da vakıf hizmetleri için önemli bir gelir kaynağı oluşturmaktaydı.[7]

Fetihten sonra İstanbul'da yer alan belli başlı kilise ve manastırlar da Fatih'in vakıflarına dâhil edilerek, cami ve medrese olarak hizmet vermeye başlamıştır. Bunların başında günümüzde Zeyrek Camii adıyla bilinen ve Bizans döneminde önemli bir ilim merkezi olan Pantokrator Manastırı ile Kilisesi gelmektedir. Bunlara ek olarak Eski İmaret Camii olarak hizmet veren Pantepoptes Manastırı ile Kalenderhane Camii de sayılabilir. Fatih Camii ve medreseleri yapılıncaya kadar özellikle medrese ihtiyacı bu yapılar vasıtasıyla karşılanmıştır. Bu listeye Galata'da bulunan Arap Camii de eklenebilir. Benzer bir örnek olan Kariye Camii ise II. Bayezid dönemi sadrazamlarından Atik Ali Paşa'nın vakıflarına dâhil edilerek camiye çevrilmiştir.

Fatih tarafından yaptırılan Fatih Camii ve Külliyesi şehrin imarı açısından önemli bir açılım sağlamakla kalmamış, caminin etrafında yaptırılan ve Sahn-ı Seman adını alan medreseler Osmanlı eğitim sisteminin merkezinde yer alan yüksek dereceli eğitim kurumları olmuştur. Fatih'in kendi adına yaptırdığı cami ve külliye ile ilgili düzenlenen vakfiyelerde vakfa gelir getirmek için tahsis edilen gayrimenkul mallar görülebilmektedir. Vakfiyelerden birinde 1.130 ev, 2.466 dükkân, 3 han, 54 değirmen, 57 oda, 26 mahzen, 4 hamam, 7 burgos, 2 kapan ve 9 bahçe kaydedilmiştir. Fatih Camii için düzenlenen diğer vakfiyede ise 7 kilise, 1.063 ev, 2.300 dükkân, 17 hamam, 227 oda, 148 mahzen, 5 han ve 48 değirmen bulunduğu görülmektedir. İlk vakfiyedekilerin toplamı 3.815, ikinci vakfiyedekilerin toplamı 3.778 ve her ikisinin toplamı ise 7.593'tür ki bu rakamlara İstanbul dışında ve Trakya'da bulunanlar dâhil değildir.[8] Yapılan tespit, Fatih'in kurduğu vakıfların şehrin gelişimine katkısının büyüklüğünü göstermesinin yanında, vakfa tahsis edilen gelirlerin boyutunun tespiti açısından da önemlidir.

Fatih Külliyesi içinde merkezde cami yer almakta, bunun etrafında ise Sahn-ı Seman olarak adlandırılan medreseler bulunmaktaydı. Külliye bünyesinde ayrıca türbe, tabhane, darüşşifa ve hamam yer almaktaydı. Bütün unsurları günümüze ulaşamayan bu külliye bünyesinde verilen her türlü hizmet, vakfiyede ayrıntılı dökümü verilen emlakin gelirleri ile finanse edilmekteydi. Fatih Külliyesi'nde cami görevlileri 102 kişiden oluşurken medreselerde 168, imarette 45, darüşşifada 30 görevli bulunmaktaydı. Buna 21 kişiden oluşan vakıf câbîleri (tahsildarlar) ile bakım ve onarımla görevli 10 kişi de eklendiğinde toplam 383 görevli personel olduğu görülmektedir. Buna ilaveten vakıftan fakirlere, ulemaya ve gazilere de çeşitli ödemeler yapılmaktaydı. İmaretten her gün 3.300 ekmek dağıtıldığı ve 1.117 kişiye yemek çıkarıldığı kaydedilmektedir.[9]

Barkan, Fatih vakıflarının yıllık gelirinin köylerin aşarı, buğday ve pirinç gelirleri hariç yaklaşık 1.500.000

7 İnalcık, "İstanbul", XXIII, 222.

8 Ergin, *Fatih İmareti Vakfiyesi*, s. 15-16, 25-28.

9 İnalcık, "İstanbul", XXIII, 225.



8- XVII. yüzyıl başında İstanbul şehri (Halkondil)

akçeyi bulduğunu kaydeder. Ayasofya vakıflarının da ayrıca bu miktarın yarısı kadar gelire sahip olduğunu belirtir. Fatih vakıflarının gelirinin %83'ü Çorlu, Tekirdağ ve Kırklareli bölgesindeki 57 civarında köyden elde edilmekteydi. Bunlara ek olarak, İstanbul'daki 12 hamamın gelirleri de bunun içindeydi. Ayasofya vakıflarının gelirleri ise İstanbul, Üsküdar ve Galata'daki 2.360 dükkân, 1.300 ev, 2 kervansaray, 30 bozahane, 23 başhane ile 2 hamamın kiralarından oluşmaktaydı.[10]

Fetih sonrasındaki imar faaliyetleri sadece Ayasofya ve Fatih evkaflarından ibaret değildir. Fatih döneminde şehrin imarına yönelik büyük bir seferberlik başlatıldığı, şehrin belli başlı semtlerinin devlet adamları arasında taksim edilerek, imar edildiği anlaşılmaktadır. Fetih esnasında veya sonrasında devletin çeşitli kademelerinde görev yapan birçok devlet adamı da şehirde yürütülen imar faaliyetlerine katkı sağlamıştır. Harap vaziyette bulunan birçok yapı bu faaliyetler esnasında imar edilerek, yeni fonksiyonlarıyla işlevsel hâle getirilmiştir. Bu dönemde İstanbul, topyekûn bir yatırım alanına dönüştürülmüş, eski mahalle ve semtlere ek olarak yeni yerleşim yerleri kurulmuştur. Buralarda ihtiyaç duyulan altyapı ve hizmetler için çok sayıda vakıf eser vücuda getirilmiştir. İstanbul'da bugün bile kullanılan semt ve mahalle adlarının önemli bir kısmı Fatih döneminde oluşturulan nahiyelere aittir. İstanbul'a ait vakıf tahrir defterlerinde karşımıza çıkan nahiye isimleri ve her bir nahiyedeki mahalle ve vakıf sayıları Tablo 2'de gösterilmektedir.

Barkan'ın tespitlerine göre, İstanbul'da fetih sonrasında 207 cami, 24 mektep veya medrese, 32 hamam, 12 han ve bedesten inşa edilmiştir. Bu tesislerin

10 Ömer Lutfi Barkan, Ekrem Hakkı Ayverdi (haz.), *İstanbul Vakıfları Tahrir Defteri 953 (1546) Tarihli*, İstanbul 1970, s. X; ayrıca bkz. *Fatih Mehmet II Vakfiyeleri*, Ankara 1938.



9- İstanbul'da Sinan b. Memi'nin 1601 tarihli vakfiyesi (BOA, EV.VKF, nr. 21/1)



10- I. Ahmed'in Vakfiyesi (TİEM, nr. 2184)

faaliyete geçirilmesi için gerekli insan kaynağının yerleştirilmesi veya gelir sağlamak maksadıyla vakıflar vasıtasıyla binlerce ev, dükkân ve benzeri binanın da inşası gerçekleştirilmiştir.[11] İstanbul'da gerçekleştirilen vakıf yatırımlarının yoğunluğunu anlamak açısından Ayasofya vakıfları tahrir defterinin baş tarafında yer alan şu ifadeler dikkat çekicidir. Defterde Ayasofya Evkafı'nın akaratı arasında yer alan Bezzâziye-i Kübrâ'nın bulunduğu mevki tarif edilirken, şu ifadelere yer verilmektedir:

> Bunlar doğuda Kûşe Sarayı tahsildârı diye bilinen memurun kaydındaki sultânî vakıf kalânisiyye [külah ve takke satan] dükkânları, Hoca Hamza Vakfı, Dâye Hatun Vakfı ve Merhûm Molla Hüsrev Vakfı, kuzeyde mezkûr Molla Hüsrev Vakfı, Mustafa Bey Vakfı, Üstâd Sinan Vakfı, Mercan Ağa Vakfı, Merhûm Molla Muslihuddîn el-Yarhisârî Vakfı, Hayreddin el-Hayyâm Vakfı ve Abdüsselâm Bey Vakfı, batıda Çakır Ağa Vakfı, Nureddin el-Emin Vakfı, Bâyezid el-Asfer Vakfı, Körükçübaşı diye bilinen Şemsü'l-Mütevellî Vakfı, Hacı Devvâs Vakfı, Merhûm Şeyh Muhyiddin el-Kocavî Vakfı, Hoca Dursun Vakfı ve Molla Hüsrev Vakfı, güneyde Üstâd Sinan Vakfı ve Kûşe Sarayı tahsildârı diye bilinen memurun kaydındaki Sultânî mevkuf dükkânlarla mahdûddur.[12]

11 Barkan ve Ayverdi (haz.), *İstanbul Vakıfları Tahrir Defteri*, s. XI.

12 Baş, "Ayasofya Vakıfları Tahrir Defteri", s. 13.



11- I. Ahmed'in Vakfiyesindeki tuğrası (TİEM, nr. 2184)

Görüldüğü gibi, tek bir mevki tarifi için 16 ayrı vakfın ismi sayılmaktadır. Bu durum İstanbul'un vakıf açısından ulaştığı zenginliği açık bir şekilde göstermektedir.

Surdışında ise Eyüp Camii ve çevresi, fetih sonrasında önemli vakıf yatırımlarının yapıldığı bir bölge olmuştur. Fatih tarafından Ebu Eyyüb el-Ensarî'nin mezarı üzerine bir türbe yaptırılmış, buna ek olarak cami, medrese, imaret ve hamam inşa edilmiştir. İstanbul'un manevi merkezi hâline gelen Eyüp Camii ve çevresinde zaman içinde ilave birçok yapı yapılmış ve bunlar için zengin vakıflar oluşturulmuştur. Bunlar arasında Zal Mahmud Paşa'nın yaptırdığı cami ile zevcesi Şah Sultan tarafından yaptırılan türbe, sıbyan mektebi, sebil, çeşme ve hazireden oluşan külliye, dikkati çekmektedir. Dolayısıyla Eyüp semti, vakıf eserlerin zenginliği açısından dikkat çeken bir yer hâline gelmiştir. Eyüp Camii ve Külliyesi'nin de özellikle devlet adamlarının ilgisine mazhar olduğundan söz edilebilir. Özellikle Dolmabahçe Sarayı, Çırağan Sarayı, Yıldız Sarayı gibi yapılar civarda yerleşimi artırmış ve buna bağlı olarak da vakıf yatırımları bu bölgelerde daha fazla görünür hâle gelmiştir.

Sultanlar ve Vakıflar

Bütün Osmanlı şehirlerinde hanedan mensuplarının vakıflarına rastlanmaktadır. Fethedilen yerleşim yerlerinin, fatihleri tarafından imar edilmesi ve vakıf eserlerle donatılması bir gelenek olarak devam ettirilmiş, Osmanlı sultanları fethettikleri şehirlerde birçok vakıf eser yaptırmıştır. Mekke, Medine, Kudüs gibi dinî merkezler, Bursa ve Edirne ise başkent olarak bu yatırımlardan ayrıcalıklı olarak istifade etmişlerdir. İstanbul ise payitaht olmasının yanında bir ilim merkezi olarak da öne çıkmış, bu nedenle vakıf yatırımlarından istifade açısından farklı bir konuma sahip olmuştur. Dolayısıyla İstanbul'daki vakıf yatırımları Fatih dönemi ile sınırlı kalmamış, sonraki dönemlerde de şehrin gelişimine ve ihtiyaçlarına uygun şekilde devam ettirilmiştir. Bunun tabii bir sonucu olarak, İstanbul'da selatin evkafı olarak adlandırılan yapılar dikkat çekmektedir. İstanbul'a hâkim karakterini veren yapılar da daha çok bu kategorideki bina ve tesislerden oluşmaktadır.

Fatih döneminden itibaren Kanunî dönemine kadar bu tür vakıfların yatırımlarının daha çok suriçinde yoğunlaştığını söyleyebiliriz. Fatih'ten sonra II. Beyazıt

Tablo 2- Vakıf tahrir defterlerine göre İstanbul (suriçi) nahiyeleri ve mahalle sayıları

Nahiye	Mahalle Sayısı	Vakıf Sayısı 953/1546 Tarihli Tahrir	Vakıf Sayısı 1005/1596 Tarihli Tahrir
Ayasofya	17	191	345
Mahmud Paşa	9	96	115
Atik Ali Paşa	5	44	76
İbrahim Paşa	10	106	129
Sultan Beyazıt	23	198	319
Ebülvefâ	12	165	306
Sultan Mehmed	41	372	681
Sultan Selim	7	33	90
Murad Paşa	23	119	330
Davud Paşa	13	84	264
Koca Mustafa Paşa	30	65	227
Topkapı	7	13	39
Atik Ali Paşa	22	108	259
Toplam	219	1.594	3.180

Kaynak: İnalcık, "İstanbul", XXIII, 225.

Camii ve Külliyesi ile Yavuz Sultan Selim Camii ve Medresesi, bu çerçevede şehrin gelişimine katkı sağlayan önemli vakıf eserler olarak karşımıza çıkmaktadır. Kanunî döneminde de Şehzade Camii ve Külliyesi ile Süleymaniye Külliyesi suriçinde yapılan önemli vakıf yapılar olarak sayılabilir. Şehrin en önemli külliyesi olarak Süleymaniye vakıfları, konumuz açısından özel bir öneme sahiptir.

Kanunî Sultan Süleyman tarafından Mimar Sinan'a yaptırılan Süleymaniye Külliyesi bünyesinde camiye ek olarak medreseler, darülhadis, darülkurra, mektep, darüşşifa, tabhane, imaret gibi tesisler, hamam ve türbeler yer almaktadır. Ayrıca kompleks içinde ve civarında vakfa ait çok sayıda dükkân da mevcuttur. Süleymaniye Vakfı'na gelir temin etmek için tahsis edilen kaynaklar arasında 226 köy, 30 mezra, 2 mahalle, 7 değirmen, 2 dalyan, 2 iskele, 1 çayırlık, 2 çiftlik ve 2 ada bulunmaktadır. Vakfiyede öngörülen gelirlerin toplamı 894.576 akçedir. III. Murad döneminde yapılan bir tahrire göre ise vakfın o dönemdeki gelirleri 5.227.759 akçeye ulaşmaktadır. Buna, vakfa ait yedek akçe miktarı olan 3.341.733 akçe ile önceki yıllara ait bakaya miktarı olan 420.110 akçe de eklendiğinde vakfın 993-994 (1585-1586) yıllarındaki toplam geliri 9.039.602 akçe olarak hesaplanmaktadır. Bu gelirler daha çok, Rumeli'deki köylerden elde edilmekteydi. Külliyedeki çeşitli birimlerde görevli 748 kişiye yapılan ödemenin miktarı ise 1.000.000 akçe civarındadır.[13]

Kanunî döneminde suriçinde saraya mensup kadınların kurdukları vakıflar arasında Hürrem Sultan ile Mihrimah Sultan'ın vakıfları dikkati çekmektedir. Hürrem Sultan tarafından yaptırılan ve günümüzde Haseki adını taşıyan semtte yer alan külliye bünyesinde; Mimar Sinan'ın mimarbaşı olarak yaptığı ilk cami ile medrese, imaret, darüşşifa ve sıbyan mektebi yer almaktadır.[14] Mihrimah Sultan'ın Edirnekapı'da yaptırdığı külliye ise han, çarşı, cami, medrese, okul ve çeşmeden oluşmaktadır.

Surdışında ve Bilad-ı Selase yani Eyüp, Galata ve Üsküdar'daki hanedan vakıflarının ise özellikle Kanunî döneminden itibaren yoğunluk kazandığı görülmektedir. Bu dönemde, bir yandan suriçindeki yatırımlar devam ederken, diğer taraftan İstanbul'un surdışında kalan bölgelerinde de yoğunlaşan vakıf yatırımlardan söz edilebilir. Eyüp özellikle dinî ve siyasi merasimler açısından öne çıktığı için daha Fatih döneminden itibaren bu fonksiyonuna uygun şekilde imarına özen gösterilmiş, sonraki dönemlerde de zengin vakıflara ev sahipliği yapmıştır. Galata bölgesinde ise bir yandan Müslüman ahalinin yoğunlaştığı bir yerleşim yeri olarak Kasımpaşa civarı gelişme gösterirken diğer taraftan Haliç kıyılarından Boğaz'ın kuzeyine doğru sahil boyunca küçük çaplı yerleşimlerin ortaya çıktığı ve buna bağlı bir yapılanmanın gerçekleştiği söylenebilir.

Üsküdar, İstanbul'daki yerleşim yerleri içinde vakıf yatırımlardan en fazla istifade eden bölgelerden biri olmuştur. Üsküdar ve civarı özellikle saraya mensup kadınların ilgisine mazhar olmuş, onların yaptırdığı eserlerle imar edilmiştir. Sahilde yer alan Mihrimah Sultan Camii ve Külliyesi hemen dikkat çekmektedir. Mimar Sinan'ın son eserlerinden olan ve III. Murad'ın annesi Nurbanu Valide Sultan tarafından yaptırılan Atik Valide Külliyesi bünyesinde de cami, medrese, tekke, sıbyan mektebi, darülhadis, darülkurra, imaret, darüşşifa ve hamam yer almaktadır. Yine Üsküdar sahilinde III. Ahmed'in annesi Emetullah Gülnûş Valide Sultan adına yaptırılan Yeni Valide Külliyesi'nde de cami, türbe, sebil, muvakkithane, çeşme, şadırvan, sıbyan mektebi, imaret, dükkânlar ve meşruta evleri bulunmaktadır. Kanunî'nin zevcelerinden Gülfem Hatun'un Üsküdar merkezinde

13 İnalcık, "İstanbul", XXIII, 228; Yasin Yılmaz, *Kanûnî Vakfiyesi Süleymaniye Külliyesi*, Ankara 2008, s. 77.

14 Nimet Taşkıran, *Hasekinin Kitabı: İstanbul Haseki Külliyesi*, İstanbul 1972.



12- Süleymaniye'den Bozdoğan Kemeri'ne Nefs-i İstanbul (Lewis)

yaptırdığı cami, mektep ve kervansaray ise diğerlerinin yanında nispeten mütevazı kalmaktadır.

Sonraki dönemlerde de hanedanın Üsküdar bölgesine ilgisi devam etmiş ve yeni vakıf yatırımları gerçekleştirilmiştir. III. Selim tarafından Selimiye Kışlası ile birlikte bir cami, muvakkithane, sıbyan mektebi, hamam, meşruta evleri, vakfın gelir kaynakları arasında yer alan evler ve dükkânlar ile birlikte Selimiye Tekkesi, geniş bir alanda kışlaya ve civardaki yerleşim yerlerine hizmet vermek üzere yaptırılmıştır. I. Abdülhamid tarafından annesi Rabia Sultan adına yaptırılan ve Hamid-i Evvel Camii olarak da anılan Beylerbeyi Camii de Üsküdar bölgesinin önemli vakıf yapıları arasında sayılabilir. Beylerbeyi sahilinde yer alan cami ile birlikte bir sıbyan mektebi, iki çeşme ve bir de hamam yaptırılmıştır. Bu yapılara II. Mahmud tarafından bir muvakkithane ile bir de çeşme eklenmiştir.

Sarayın İstanbul suriçine olan ilgisi de hiçbir zaman azalmamış, sonraki dönemlerde de çeşitli yerlerde birçok vakıf eserler yaptırılmaya devam edilmiştir. Bunlar arasında özellikle Sultanahmet Camii ve Evkafı en dikkat çekici olanıdır. Sultanahmet Külliyesi bünyesinde cami ile birlikte darülhadis, darülkurra, sıbyan mektebi, türbe, çeşme, sebil, darüşşifa, imaret, muhtelif dükkânlar ve arasta ile hamam, evler ve mahzenler yer almaktaydı. Mimari yönüyle dikkatleri çeken külliyenin bazı bölümleri, çeşitli sebeplerle zaman içinde ortadan kalkmıştır. I. Abdülhamid tarafından yaptırılan Hamidiye Külliyesi bünyesinde de cami, imaret, sıbyan mektebi, sebil, çeşme, mescit ve medresenin yanında arasta da bulunmaktaydı. Zaman içinde imaret ve sıbyan mektebi yıktırılarak yerine Dördüncü Vakıf Han inşa edilmiştir. III. Mustafa döneminde inşa ettirilen Laleli Külliyesi ise cami, imaret, çeşme, sebil, türbe, han, medrese, muvakkithane ve meşruta binalarından oluşmaktaydı. Suriçinde yaptırılan son eserlerden biri de Nuruosmaniye Külliyesi'dir. I. Mahmud tarafından yaptırılan ancak vefatından sonra III. Osman tarafından açılışı yapıldığı için Nuruosmaniye adını alan külliyede; cami, imaret, medrese, kütüphane, türbe, sebil ve çeşme bulunmaktadır. Külliye içinde özellikle kütüphane, sahip olduğu kıymetli ve zengin koleksiyonuyla dikkati çekmektedir.



13- İstanbul'da Neslihan Hanım'ın 1730 tarihli vakfiyesinin cilt kapağı (BOA, EV.VKF, nr. 21/10)

Yeni Cami'nin yapımına III. Mehmed'in annesi ve III. Murad'ın hanımı Safiye Sultan adına 1597'de başlanmış, ancak I. Ahmed'in tahta çıkışıyla eski saraya gönderilen Safiye Sultan'ın inşaatı da yarım kalmıştır. Daha sonra IV. Mehmed'in annesi Turhan Hatice Sultan tarafından yeniden başlatılan inşaat, nihayet 1663'te tamamlanabilmiştir. Hatice Sultan, cami ile birlikte türbe, darülkurra, sıbyan mektebi, sebil ve çeşmeler yaptırmıştır. Mısır Çarşısı da Yeni Cami Külliyesi'nin bir parçası olarak ve vakfa gelir kaynağı olması amacıyla yine Hatice Sultan tarafından yaptırılmıştır.

III. Ahmed'in kızı Fatma Sultan tarafından Cağaloğlu'nda bulunan bir mescit, yeniden yaptırılmış ve onun adını almıştır. Fatma Sultan'ın İbrahim Paşa ile birlikte Üsküdar'da yaptırdığı suyolları vasıtasıyla bölgedeki çok sayıda çeşmenin suyu sağlanmaktaydı. III. Ahmed'in diğer kızı Zeynep Sultan tarafından da Gülhane Parkı'nın karşısında bir cami ile birlikte bir sıbyan mektebi, sebil, türbe ve meşruta evleri yaptırılmıştır. Sultan Abdülaziz'in annesi Pertevniyal Valide Sultan eliyle de Aksaray'daki Valide Camii ile birlikte mektep, kütüphane, muvakkithane, sebil ve çeşmeden oluşan bir külliyenin hizmete sokulduğunu görmekteyiz. Sultan Abdülmecid'in annesi Bezmiâlem Valide Sultan'ın İstanbul'da yaptırdığı vakıf ve hayır eserleri de son derece önemlidir. Kendi adına kurduğu Gurebâ-yı Müslimîn Hastanesi veya Vakıf Gurebâ Hastanesi sağlık hizmetleri açısından döneminde öncü bir rol üstlendiği gibi, 1849'da Valide Mektebi adıyla kurduğu mektep de eğitim tarihi açısından önemlidir. Bunun yanında Dolmabahçe Camii ile Bezmiâlem Valide Sultan (Gurebâ Hastanesi) Camii ve şehrin muhtelif semtlerinde yaptırdığı ve Valide çeşmeleri olarak bilinen çeşmeler de onun eserleri arasında sayılmaktadır.

Özellikle Boğaziçi istikametinde ve daha çok sahil boyunca yaptırılan cami ve diğer vakıf eserler ise nispeten sonraki dönemlere aittir. Boğaz'ın Avrupa yakası boyunca yapılan eserler arasında ilk dikkati çeken Tophane Camii olarak da bilinen Nusretiye Camii'dir. III. Selim tarafından yaptırılan caminin 1823'te yanması üzerine, yerine II. Mahmud tarafından Nusretiye Camii yaptırılmıştır. Sultan Abdülmecid tarafından 1270'te (1853) Ortaköy'de yaptırılmış olan ve daha çok Ortaköy Camii olarak bilinen Mecidiye Camii de İstanbul'un sembol yapılarından biri olarak mevcudiyetini sürdürmektedir. Yıldız Camii ise II. Abdülhamid'in protokol camisi olarak hizmet vermek üzere sarayın hemen yanında inşa edilmiş, son dönemin önemli eserlerindendir.

Osmanlı Hanedanı tarafından yaptırılan vakıf eserler, elbette ki sayılanlardan ibaret değildir. Bunlara ek olarak farklı alanlarda birçok hayır eseri vücuda getirilmiştir. Bunlar arasında imaretler, abidevi çeşmeler, suyolları, çarşılar, hanlar, hamamlar gibi farklı birçok yapı sayılabilir. Makalenin hacmi açısından hepsini saymak mümkün değildir. Bunlardan bir kısmına da vakıf hizmetlerinin ele alındığı bölümde, ilgili başlıklar altında yeri geldikçe işaret edilmektedir.

Devlet Adamları ve Halkın Kurduğu Vakıflar

Vakıf kurucuları arasında hemen her kesimden insana rastlanmaktadır. Osmanlı insanı maddi imkânları nispetinde vakıf kurmaya gayret etmiş ve geleneksel bir anlayış hâline gelen vakıf kurma ameliyesi neticesinde binlerce vakıf kurularak hizmet verir hâle getirilmiştir. Bu açıdan İstanbul'da kurulan vakıfların sayıları da binlerle ifade edilmektedir. Vakıf kurucuları arasında elbette ki varlıklı kişilerin öne çıkması tabiidir. Nitekim bu açıdan bakıldığında vakıf kurucularının daha çok devlet yöneticileri (askerî zümreye mensup kişiler) oldukları görülmektedir. Bunun yanında halkın da bu hayır kervanına katıldığı, daha mütevazı çapta da olsa herkesin imkânları nispetinde vakıf kurmaya çalıştığı görülmektedir.

Osmanlı Devleti'nde çeşitli hizmetler üstlenen ve devletin mukadderatında önemli rol oynayan birçok devlet adamının aynı zamanda kurdukları vakıflarla da dikkat çektiklerini söyleyebiliriz. Hayır yapmak ve vakıf kurmak, Osmanlı yönetim anlayışının da bir sonucudur. Osmanlı yöneticilerinin en temel prensiplerinden biri de "terfih-i ahvâl-i ricâl", yani halkın refah seviyesinin yükseltilmesidir. Bunu sağlamak için başvurulan temel politika araçlarından biri de vakıf kurmak suretiyle halkın ihtiyaçlarının yerinde karşılanmasını sağlamaktır. Bu nedenle hanedan mensuplarının yanında, devletin çeşitli kademelerinde görev yapan devlet ricali ve ulemanın kurduğu vakıflar da hem sayı olarak hem de hacim itibarıyla dikkat çekici boyuttadır.

Devlet görevlilerinin vakıf kurarken genellikle kendi memleketlerini, görev yaptıkları yerleri veya İstanbul'u tercih ettikleri anlaşılmaktadır. Dolayısıyla bu açıdan da İstanbul'un zengin bir durumda olduğunu söyleyebiliriz. Vakıf kuran devlet görevlileri arasında vezirler, defterdarlar, nişancılar, kaptanıderyalar, şeyhülislam ve kazaskerler gibi üst düzeydeki görevlilerin yanında, ulemadan, ümeradan ve meşayihten birçok isim sayılabilir. Kurulan vakıfların büyüklüğü vakfı kuran kişinin mevkisinin yüksekliğine göre değişmekte, bu da istisnai örneklere de rastlanmakla birlikte, genellikle o kişinin bulunduğu sosyal konumu ve buna bağlı olarak elde ettiği serveti ile mütenasip bir durum arz etmektedir. Tablo 3, İstanbul'daki külliyelerin sayısını ve bu külliyelerin kurucularının çeşitli meslekler arasındaki dağılımını tespit etmektedir.

İstanbul genelinde bakıldığında birçok yerleşim yerinin bu şekilde vakıf kuran kişilerin adını taşıdığı görülmektedir. İstanbul'da vakfı bulunan ve bulundukları semte adını veren vezirler arasında Mahmud Paşa, Davud Paşa, Atik Ali Paşa (Çemberlitaş ve Fatih'te Karagümrük civarında), Rüstem Paşa, Sokollu, Köprülü, Nevşehirli Damat İbrahim Paşa, Haydar Paşa (Kadıköy'de), Sinan Paşa (Beşiktaş'ta), Bayram Paşa (Bayrampaşa'da), Kasım Paşa (Beyoğlu, Kasımpaşa), Piyale Paşa (Okmeydanı, Kasımpaşa arasında), Atik Mustafa Paşa, Koca Mustafa Paşa, Hekimoğlu Ali Paşa, Nişancı Mehmed Paşa, Pîrî Mehmed Paşa, Amcazade Hüseyin Paşa, Zal Mahmud Paşa, Şemsi Paşa (Üsküdar'da) gibi isimler sayılabilir. Örnek olarak, Pîrî Mehmed Paşa'nın Adana'daki zengin vakıflarına ek olarak, Zeyrek'te bir cami ile medrese, Mercan'da bir cami, Molla Güranî'de bir cami ile bir hankâh, Silivri'de bir cami, medrese ve imaretten oluşan bir külliye yaptırdığı ve vakıfları için bedesten civarında bir han

Tablo 3- İstanbul Vakıfları Tahrir Defteri'ne göre külliye yaptıranlar

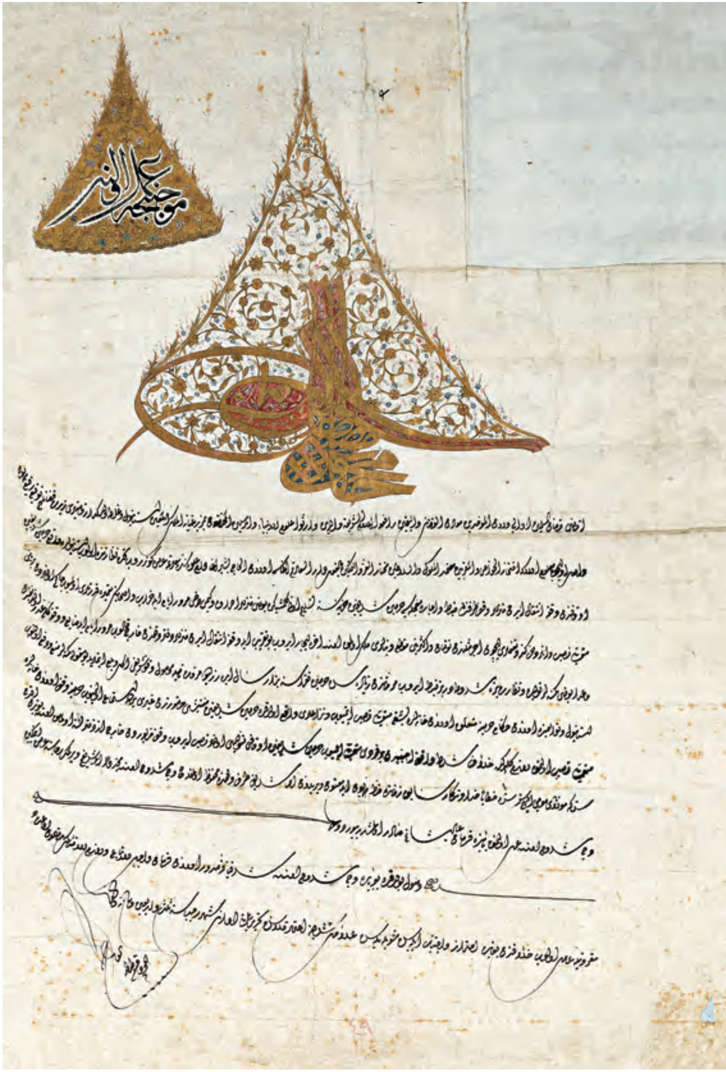
Ulema ve şeyhler	46
Tüccar ve sarraf	32
Esnaf	28
Saray ağaları	18
Beyler	16
Paşalar	18
Kapıkulu subayları	12
Küttab	8
Mimar	6
Ötekiler	39
Toplam	219

Kaynak: İnalcık, "İstanbul", XXIII, 227.

ile Galata'da bir han, Tahtakale ve Balıkpazarı'nda çok sayıda dükkânı vakfettiği görülmektedir. İsmi sayılan kişilerin her birinin ayrı ayrı zengin vakıflar kurdukları görülmektedir.

Osmanlı Kaynaklarına Göre İstanbul isimli eserde kaydedilen vakıf yapılarla ilgili bazı rakamlar şu şekildedir. Eserde 462'si suriçinde, diğerleri surdışı ve İstanbul etrafında olmak üzere 500 cami ismi verilmektedir. Buna ek olarak; Eyüp, Hasköy, Kasımpaşa, Galata, Tophane, Beşiktaş, Boğaziçi, Üsküdar, Kadıköy'deki camilerin sayısı ise 324'tür. Çeşitli tarikatlara ait tekkelerin sayısının farklı tarihlere ait kayıtlarda 305, 321 ve 259 olduğu görülmektedir. 1919 tarihli bir listede ise toplam 338 tekke ismi verilmektedir. İstanbul dâhilindeki hamamların sayısı ise 75'tir.

Son olarak dikkat çeken birkaç vakıf kurucusundan ve eserinden bahsetmek uygun olacaktır. Ulemadan İstanbul kadılığı ve Anadolu kazaskerliği gibi görevlerde bulunan Mehmed Vusulî Efendi (ö. 1590) tarafından Mimar Sinan'a yaptırılan Fındıklı Camii, sahilde bir hamam ve sıbyan mektebiyle birlikte bir külliye oluşturmaktaydı. Benzer şekilde Molla Fenarî, Molla Güranî, Molla Hüsrev gibi Osmanlı uleması içinde seçkin bir yeri olan şahısların da İstanbul'da kendi adlarıyla anılan yerleşim yerlerinde vakıf ve hayratı mevcuttur. Üsküdar'da Şeyhülislam Arif Hikmet Bey tarafından yaptırılan hamam, sebil ve çeşme, Şeyhülislam Esad Efendi tarafından Fatih'te yaptırılan medrese ve kütüphane, Şeyhülislam İsmail Efendi'nin yine Fatih'te yaptırdığı cami ve Şeyhülislam Seyyid Mustafa Efendi tarafından Eyüp'te yaptırılan tekke, ulemanın vakıf



14- I. Mahmud'un İstanbul'daki Haremeyn-i Şerifeyn vakıflarına Haremeyn müfettişinin bilgisi dâhilinde müfettiş tayiniyle ilgili Ocak 1731 tarihli fermanı (BOA, MF, nr. 49)

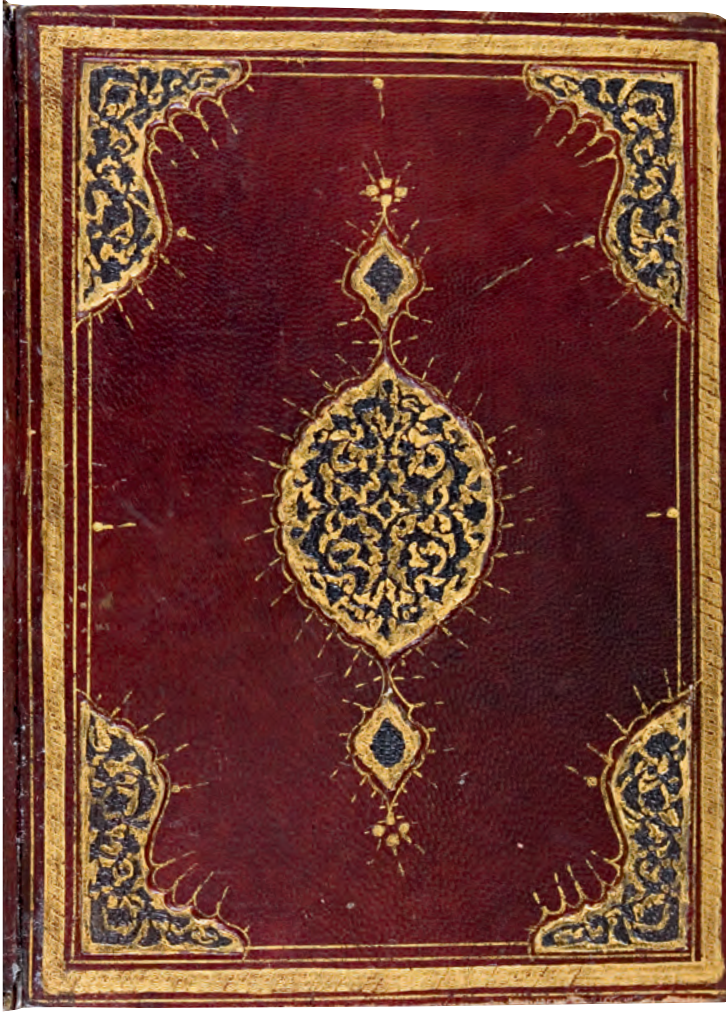
kurumuna gösterdikleri ilgiyi ortaya koymaktadır. Eminönü'ndeki Ahî Çelebi Camii de bazı rivayetlere göre Fatih Darüşşifası'nın hekimbaşısı olan Ahî Çelebi Mehmed b. Tabib Kemal tarafından yaptırılmıştır.

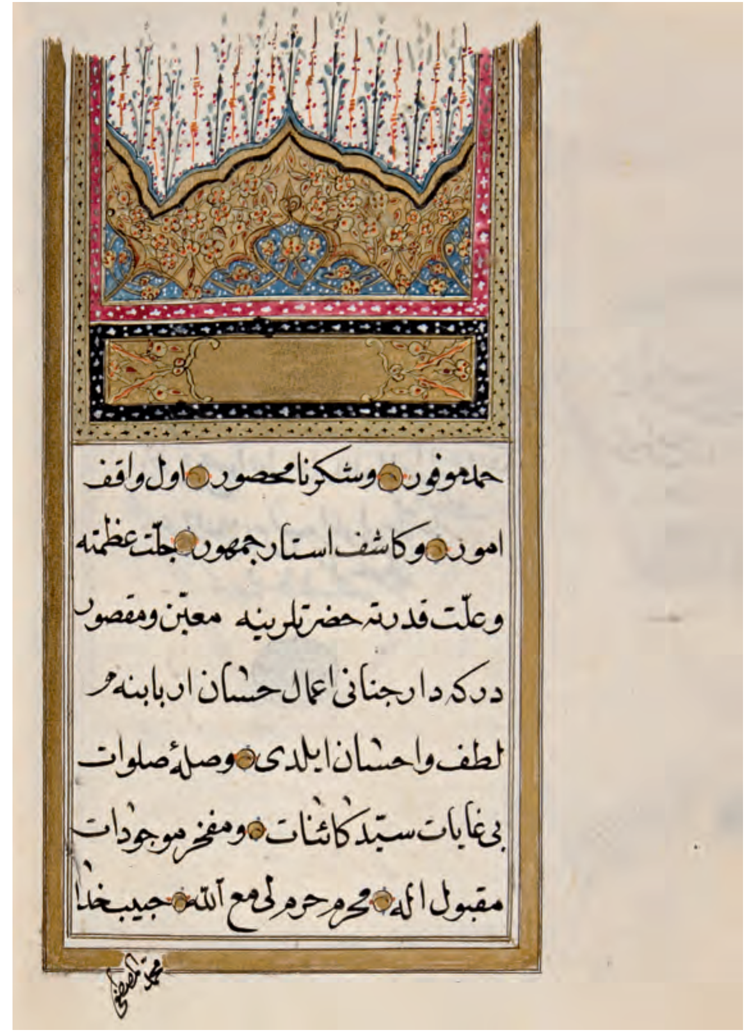
I. Ahmed dönemi defterdarlarından Ekmekçioğlu Ahmed Paşa tarafından Vefa'da yaptırılan Ekmekçizade Medresesi türünün en güzel örneklerinden biri olarak günümüzde de varlığını sürdürmektedir. Beşiktaş'ta yer alan ve Şazelî Tarikatı'nın ileri gelenlerinden Şeyh Hamza Zafir Efendi için yaptırılan Ertuğrul Tekkesi de II. Abdülhamid'in politikalarının bir hatırası olarak günümüzde de varlığını sürdürmektedir. Vakanüvis Esad Efendi tarafından Yerebatan Caddesi'nde yaptırılan kütüphane de farklı bir örnek olarak zikredilebilir.

Sayılanlara ek olarak, tarikat erbabı tarafından da birçok vakfın kurulduğunu, cami ve tekkenin yer aldığı külliyelerin oluşturulduğunu söyleyebiliriz. İstanbul'da bu açıdan en dikkat çeken yerler; Merkez Efendi Külliyesi, Aziz Mahmut Hüdayî Külliyesi, Üsküdar'da Özbekler Tekkesi, Beşiktaş'ta Yahya Efendi Dergâhı, Galata, Bahariye ve Yenikapı Mevlevîhaneleri, Hindîler Tekkesi, Emir Buharî Tekkesi gibi yapılardır. Buna ek olarak şehrin birçok yerinde irili ufaklı birçok mescit, tekke ve hayır kurumunu sayabiliriz.

Devlet adamlarının vakıflarının yanında halk da, vakıf sistemine hacim olarak nispeten küçük sayılabilecek binlerce vakıfla katkıda bulunmuştur. İrili ufaklı binlerce vakfın mescit, çeşme, köprü, kuyu, kaldırım vb. çok çeşitli örnekleri sayılabilir. Halktan vakıf kuranların ticaret veya zanaat ehli insanlardan veya nispeten varlıklı kişilerden oluştuğunu söyleyebiliriz. Burada özellikle belirtilmesi gereken bir husus; vakıf kurucuları arasında özellikle kadınların azımsanmayacak bir oranı oluşturmalarıdır. Vakıf kurucularının yaklaşık üçte birinden fazlası kadınlardan oluşmaktadır ki bu durum, Osmanlı toplumunda kadınların iddia edildiği gibi ekonomik durumlarının pek geri olmadığını, aksine ekonomik faaliyetlere katılma, mal ve servet sahibi olma ve bunu toplumsal hizmetlere yönelik vakıflarda değerlendirme konusunda son derece aktif olduklarını göstermektedir. Öte yandan, özellikle para vakıflarında vakıf kurucusu olarak devlet ricalinden ziyade halkın öne çıktığı görülmektedir. Bunun sebebi, para vakıflarının gayrimenkul sahibi olamayanlar tarafından da kurulabilmesi nedeniyle nispeten mütevazı birikimlerin vakfa dönüştürülmesine imkân sağlanmış olmasıdır.

Ekonomik ve sosyal değişmelere bağlı olarak gelir kaynaklarının ve servetin el değiştirmesinin vakıf sisteminde de birtakım değişikliklere yol açtığı söylenebilir. Dolayısıyla, zaman içerisinde zenginleşen farklı kesimlerin de sistem içinde kendine yer edindiğini görmekteyiz. Bunun en güzel örneklerinden biri, tütün kullanımının ve ticaretinin yaygınlaşmasıyla büyük bir servet edinen Tütüncü Mehmed Efendi'nin Göztepe'de yaptırdığı camidir. Bu tür örnekler Osmanlı toplumunda ekonomik hayatta öne çıkan aktörler değişse bile vakıf anlayışının hâkimiyetini sürdürdüğünü göstermektedir. Bu gibi örnekler aynı zamanda İstanbul'daki yerleşimin hangi istikamette gelişme eğiliminde olduğunu da ortaya koymaktadır. Nitekim Anadolu yakasının yavaş yavaş İstanbul zenginlerinin tercih ettiği bir yerleşim yeri olmasıyla birlikte, Kadıköy ve Üsküdar bölgelerindeki yeni yerleşimcilerin mahallelerle birlikte vakıf kurumları da oluşturdukları görülmektedir. Bunun örnekleri arasında Kadıköy bölgesinde Ethem Efendi Camii ve Zühtü Paşa Camii ile Üsküdar'daki Altunizade Camii sayılabilir. Bunun yanında vakıf kurma konusunda zaman içerisinde





حمد موفور و شکر نا محصور اول واقف
امور و کاشف استار جمهور جلت عظمته
و علت قدرته حضرتلرینه معین و مقصور
در که دار جنانی اعمال حسان اربابنه
لطف و احسان ایلدی و صلوات
بی غایات سید کائنات و مفخر موجودات
مقبول اله محرم حرم لی مع الله حبیب خدا

15- İstanbul'da Hanife Hatun'un 1754 tarihli vakfiyesinin cilt kapağı ve ilk sayfası (BOA, EV.VKF, nr. 24/3)

efsanevi karaktere bürünen ilginç örnekler de karşımıza çıkmaktadır. Sankiyedim Camii ile Takyeci İbrahim Ağa Camii örnekleri bu açıdan zikredilebilir.

İstanbul'daki vakıflarla ilgili olarak üzerinde durulması gereken bir diğer alan; gayrimüslim ahaliye ait vakıflardır. Gayrimüslimler de aynen Müslümanlar gibi vakıf sistemine katkıda bulunmuşlar, hem cemaat içi ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla hem de toplumun geneline hizmet verecek çeşitli vakıflar kurmuşlardır. Zimmî statüsündeki Hristiyan ve Yahudiler tarafından da başta dinî hizmetler ve eğitim alanlarında ihtiyacı karşılamak amacıyla vakıflar kurulmuştur. Bunlar arasında kilise, manastır ve havralara ait vakıflar bulunduğu gibi, gayrimüslim esnafın kendi arasında oluşturdukları çeşitli sandık ve vakıflar ile gayrimüslim mahallelerindeki yol, kaldırım, çeşme, suyolu vb. ihtiyaçlara yönelik vakıflara da tesadüf edilmektedir. Bu açıdan gayrimüslim tebaanın vakıf sistemine katkısı da ayrıntılı araştırmaları hak etmektedir.

İstanbul'da ordu birlikleri veya çeşitli meslek gruplarının oluşturduğu vakıflardan da söz etmek gerekir. Bunlar arasında esnaf sandıkları ve yeniçerilerin orta sandıkları dikkat çekicidir. Esnaf sandıkları daha çok bir iş kolundaki esnafın ortak ihtiyaçlarını karşılamak ve kendi aralarında ihtiyaç sahiplerine yardımcı olmak için oluşturdukları bir tür dayanışma sandığı olarak düşünülebilir. Genellikle vakıf şeklinde oluşturulan bu tür sandıkların esnafın ihtiyaçları dışında, toplumun geneline yönelik çeşitli hizmetleri de üstlendikleri görülmektedir. Yeniçerilerin orta sandıkları da benzer bir yapılanmaya sahiptir. Her yeniçeri ortası, kendi mensuplarının ihtiyaçlarını karşılamak için bir fon oluşturmakta, bunun gelirleriyle benzer hizmetler yapılmaktaydı. Benzer şekilde vakıf adıyla oluşturulan başka fonlardan da söz edilebilir. Özellikle saray ve çevresindeki bazı gruplar için kurulmuş olan nakit vakıfları da daha ziyade ilgili topluluğun çeşitli ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla oluşturulmaktaydı. Bu tür vakıflara örnek olarak Topkapı Sarayı'nda taş

vakfiyeleri bulunan Enderun, Harem ve Birun'da muhtelif hizmetleri gören babüssaade ağaları gibi görevliler ile seferli koğuşu ve hazine koğuşu, zülüflü baltacılar ocağı, helvahane ocağı, aşçılar ocağı, kiler ocağı gibi ocaklara ait para vakıflarını sayabiliriz.[15]

İSTANBUL'DA VAKIF HİZMETLERİ

Genel olarak bakıldığında, Osmanlı toplumunda sultanların ve devlet adamlarının yanında, toplumun her kesiminden varlıklı kişilerin bir şekilde vakıf kurma yoluna gittikleri ve vakıf sisteminin tamamen gönüllü katkılarla gelişerek, her alanda hizmet verir hâle geldiği görülmektedir. Lüksün ve israfın hoş karşılanmadığı bir tüketim anlayışıyla desteklenen bu sistem vasıtasıyla irili ufaklı binlerce vakfın hayat bulduğunu söyleyebiliriz. Bütün bu vakıf yatırımları bir yandan şehrin gelişmesine ve ihtiyaçlarının karşılanmasına katkıda bulunurken diğer taraftan da bu gelişim ile ortaya çıkan rantları, vakıf sistemi içinde toplayarak toplumun geneline yönelik çeşitli hizmetlere kanalize etmiştir.

İmar, Şehircilik, Altyapı ve Bayındırlık Hizmetleri

Birer vakıf tesisi olarak kurulan külliyeler, ihtiva ettikleri binalar, kalabalık görevli kadroları ve bunların aileleriyle birlikte zaten küçük bir yerleşim yeri oluşturmakta, zamanla bu külliye etrafında gelişen mahalleler vasıtasıyla da şehrin gelişimi sağlanmaktaydı. İstanbul'da bu şekilde kurulan belli başlı külliyeler arasında Fatih, Yavuz Selim, Beyazıt, Süleymaniye, Sultanahmet ve Haseki külliyeleri ile Üsküdar'daki Atik Valide Külliyesi sayılabilir. Bunlara yukarıda ayrıntılı olarak ele alınan devlet adamları, özellikle vezirler tarafından yaptırılan külliyeleri de ilave edebiliriz. İstanbul'un gelişimi açısından bu külliyelerin her biri, bir yerleşim yerinin merkezini oluşturmuş ve bölgenin imarı açısından önemli katkılarda bulunmuştur.

Külliyeler bünyesinde iki tür yapı yer almaktaydı. Bunların bir kısmı hayrat genel başlığı altında değerlendirilen ve çeşitli ihtiyaçlara yönelik olarak hizmet veren birimlerden oluşmaktadır. Cami, mektep, medrese, kütüphane, imaret, çeşme, sebil vb. tesisler bu kapsamda değerlendirilir. Buralarda verilen hizmetler ücretsiz olup hizmetin yürütülmesi için gerekli finansman vakıf kaynaklarından karşılanmaktaydı. Hizmetlerin sürekli ve düzenli bir şekilde yürütülebilmesi için gerekli kaynağı sağlamak amacıyla yapılan tahsisler de *akarat* olarak adlandırılır. Akarat arasında sayılan han, hamam, çarşı, bedesten, arasta, dükkân, değirmen, imalathane gibi yapılar ile mesken olarak kullanılan evler ve odalar bir yandan vakfa gelir temin ederken diğer taraftan da şehirlerin imarına ve gelişmesine katkıda bulunmakta, ihtiyaç duyulan ticari ve sınai faaliyetler için gerekli altyapıyı oluşturmaktaydı. Bunların yanında yine hayrat arasında sayabileceğimiz yol, köprü, kaldırım, iskele gibi ulaşım tesisleri, çeşme, sebil, suyolları gibi su tesisleri ve benzeri tesisler de önemli ölçüde vakıflar vasıtasıyla kurularak işletilmekteydi. Bu çerçevede vakıflar tarafından halkın ihtiyaç duyduğu her türlü altyapı hizmetinin sağlanabildiğini söyleyebiliriz. Bunlar arasında mezarlıklar, mesire alanları gibi değişik örnekler de sayılabilir. Karacaahmet Mezarlığı içinde çeşitli tarihlerde yaptırılan 6 tekke ve namazgâh, 3 cami, 7 çeşme, 2 mektep, 1 hastane ve 1 kireçhane bulunduğu, su ihtiyacını karşılamak için de çok sayıda kuyu açıldığı kaydedilmektedir. Bütün bu vakıflar için görevlendirilen çok sayıdaki kişi, mezarlığın çeşitli ihtiyaçlarını karşılamak için çalışmaktaydı.[16] Şeyhülislam Veliyyüddin Efendi'nin Bakırköy'de Veli Efendi Çayırı olarak bilinen arazisini, yaptırdığı çeşme ile birlikte İstanbul halkına mesire alanı olarak vakfettiğini biliyoruz.[17]

Vakıflar vasıtasıyla imar faaliyetlerinin nasıl bir sistemle gerçekleştirildiğini anlamak açısından dikkat çekici bir örneğe Eyüp Mahkemesi'ne ait kadı sicillerinde tesadüf edilmektedir. Bu örneğe göre, Eğrikapı dışında bulunan bölgede Sultan Beyazıt Vakfı'na ait arazinin bir kısmı Cebecibaşı Ahmet Ağa Vakfı'nın tasarrufuna bırakılmış, bu vakıf da araziyi parselleyerek altmış yıllık vadelerle kiralamıştır. Bu şekilde arazinin işletilmesi ve bölgede bir yerleşim yeri oluşturularak asayişin sağlanmasının hedeflendiği anlaşılmaktadır.[18] Görüldüğü gibi, arazi vakıf eliyle imara açılmakta, elde edilecek kira gelirleri de yine vakıf tarafından bu arazi üzerinde oluşturulacak yerleşim yerinin ihtiyaçlarına yönelik olarak yürütülen çeşitli hizmetlerin finansmanı için bir kaynak oluşturmaktadır.

Ö. L. Barkan, İstanbul'da fetihten sonra 207 cami, 24 mektep veya medrese, 32 hamam, 12 han ve bedestenin inşa edildiğini tespit etmiştir. Bu tesislerin faaliyete geçirilmesi için gerekli insan kaynağının yerleştirilmesi veya gelir sağlamak maksadıyla vakıflar

15 Abdülmecit Şentürk, "Topkapı Sarayı'ndaki Taş Vakfiye Kitabeleri", yayımlanmamış makale.

16 H. Necdet İşli, "Karacaahmet Mezarlığı", *DBİst.A*, IV, 444-447.

17 Tahsin Özcan, "Veliyyüddin Efendi", *DİA*, XLIII, 41.

18 Baki Çakır v.dğr. (haz.), *İstanbul Kadı Sicilleri Eyüb Mahkemesi 3 Numaralı Sicil*, İstanbul 2011, s. 200-204.



16- Ayasofya, Yeni Valide ve Nuruosmaniye camileri (Lewis)

vasıtasıyla binlerce ev, dükkân ve benzeri binanın da inşası gerçekleştirilmiştir.[19] Bu tür inşaat faaliyetleri vasıtasıyla vakıfların, şehirlerin iktisadi hayatında önemli bir aktör olarak varlıklarını hissettirdikleri, özellikle inşaat sektöründe ve gayrimenkul piyasasında da belirleyici bir rol oynadıkları düşünülebilir. Nitekim Barkan tarafından yayınlanan Süleymaniye Külliyesi'ne ait inşaat defterleri, vakıf yapıların inşaatında ortaya çıkan iktisadi hareketliliğin tespiti açısından önemli bir örnek oluşturmaktadır.[20] Bunun yanında, inşa edilen vakıf tesislerin hizmet vermeye başlamasıyla birlikte buralarda çalışan kişilerin sayılarının yüksekliği dikkate alındığında emek piyasasında da vakıfların önemi ortaya çıkmaktadır. Fatih Külliyesi'nde yer alan farklı birimlerde hizmet verenlerin sayıları 496'dır. Ayasofya vakıflarında istihdam edilenlerin sayısı ise 457'dir. Aynı şekilde Süleymaniye Külliyesi'nin inşası esnasında çalışanların sayıları günlük olarak 2.000 ile 3.000 arasında değişmekteydi. Vakfiyede sadece camide hizmet vermek üzere 281 kadro tahsis edildiği görülmektedir. Bu şekilde irili ufaklı binlerce vakfın istihdam ettiği kişi sayısının on binleri bulduğu tahmin edilebilir.

İstanbul'da Fatih döneminde başlayan imar faaliyetleri II. Bayezid ve Kanunî dönemlerinde de devam etmiş, Kanunî'nin kendisinin yanında oğlu, kızı, zevceleri ve diğer devlet adamları tarafından yaptırılan cami ve imaretlerin yanında Kırkçeşme suyolları inşa ettirilmiştir. Bunlara ilaveten 953 (1546) ve 1009 (1600) tarihli İstanbul'a ait vakıf tahrir defterlerindeki kayıtlara göre, İstanbul'da kurulan vakıfların sayıları binlerle ifade edilmektedir.[21] İstanbul'a ait zikredilen iki tahrir

19 Barkan ve Ayverdi (haz.), *İstanbul Vakıfları Tahrir Defteri,* s. XI.

20 Ömer Lutfi Barkan, *Süleymaniye Cami ve İmareti İnşaatı: 1550-1557*, II c., Ankara 1972-1979.

21 Barkan ve Ayverdi (haz.), *İstanbul Vakıfları Tahrir Defteri*; Mehmet Canatar (haz.), *İstanbul Vakıfları Tahrir Defteri: 1009 (1600) Tarihli*, İstanbul 2004.



17- III. Mustafa'nın Cenderecizade Muhyiddin Çelebi Vakfı'na ait Ayasağa (Yeniköy) ve Kâğıdhane köyü ahalisinin vergi muafiyetinin devamıyla ilgili 26 Kasım 1762 tarihli fermanı (BOA, MF, nr. 137)

defterindeki rakamlar Tablo 4'te görülmektedir. Tablodaki rakamlar vakıf sektörünün son derece canlı bir alan oluşturduğunu ve vakıf kurma sürecinin kesintisiz bir şekilde devam ettiğini göstermektedir. Verilen rakamlar sadece suriçindeki vakıfları kapsamaktadır ve büyük selatin vakıfları ile Galata, Eyüp ve Üsküdar bölgelerindeki vakıflar bu sayımlara dâhil edilmemiştir.

Vakıfların İstanbul'da gerçekleştirdiği yatırım ve faaliyetler sonraki asırlarda da sürdürülmüş, ihtiyaca bağlı olarak oluşturulan vakıf tesisler, şehrin gelişiminde önemli rol üstlenmiştir. Bütün bu veriler birlikte değerlendirildiğinde, İstanbul'da vakıfların büyük yatırımlar gerçekleştirdikleri ve gayrimenkul stokunun önemli bir kısmının bir şekilde vakıflarla ilişkili olduğu anlaşılmaktadır. Bu durum, özellikle son dönemlerde şikâyetlere de konu edilmiş, vakıfların gayrimenkuller üzerindeki hâkimiyeti emlak piyasasında durgunluğa sebep olmuştur. Bu nedenle özellikle değişen ekonomik yapıya bağlı olarak zenginleşen ve toplumda yer edinmeye çalışan yeni servet sahipleri ile elçilikleri için arazi arayışına giren Batılı devletlerin bu durumdan şikâyetçi olduklarını görmekteyiz.

Belediyelerin kurulması ve modern tarzda belediyeciliğin başlatılmasıyla birlikte, vakıflar tarafından yürütülen altyapı ve imar faaliyetleri peyderpey belediyelerin görev alanına dâhil edilmiştir. Böylece vakıfların faaliyet alanlarının daraldığını ve yeni idari yapıya uyumlu hâle getirildiğini söyleyebiliriz.

Mesken, Dükkân, Çarşı ve İmalathaneler

Vakıfların mal varlıkları içinde mesken olarak kullanılan ev ve odaların önemli bir yer tuttuğu belirtilmişti. Bunların bir kısmı vakıf görevlileri için meşruta (lojman) olarak kullanılmakla birlikte, önemli bir kısmı da vakfa gelir sağlamak amacıyla ihtiyaç sahiplerine kiralanmaktaydı. Ailelerin ikamet ettiği konutların yanında bekârların ikameti için bekâr odaları, çeşitli amaçlarla şehir dışından gelenlerin kısa süreli ikameti ve ticaret yapmaları için yapılan hanlar da bu kategoride değerlendirilebilir. İstanbul'daki vakıfların vakfiyeleri vesair kayıtları incelendiğinde bu açıdan oldukça zengin oldukları görülmektedir. Halkın da sahip oldukları evlerini, daha çok aile vakfı şeklinde vakfa dönüştürmesi vakıf gayrimenkullerin sayısını daha da artırmıştır.

Buna ek olarak, özellikle gayrimüslim tebaanın ikamet ettiği bölgelerde *Yahudihane*, *Rumhane* gibi adlarla anılan ve daha çok Yahudi, Rum gibi belli bir dine veya mezhebe mensup insanların ikameti için kullanılan meskenleri de burada zikretmek gerekir. Yahudihaneler İstanbul dışından, özellikle Avrupa'dan gelerek şehre yerleşen Yahudilerin mesken ihtiyacını karşılamak için yapılan apartman tarzı yapılardır. Hasköy, Ortaköy ve Kuzguncuk semtlerinde bazı örnekleri günümüzde de varlığını koruyan çok sayıda yahudihaneye rastlanmaktadır. Bu gibi yapıların özel şahısların yanında, önemli bir kısmının da vakıflar tarafından üretilerek hizmete sunulduğunu görmekteyiz. Şahıslar tarafından yapılanların bir kısmı da sonradan vakfa

dönüştürülmekteydi. Dolayısıyla, İstanbul'da ikametgâh olarak kullanılan yapıların önemli bir kısmının vakıflar tarafından üretildiğini veya sonradan vakıf hüviyeti kazanarak, vakıfların kontrolüne girdiğini söyleyebiliriz.

Osmanlı şehirlerinin gelişmişliğinin göstergelerinden biri de sahip olduğu ticari ve sınai altyapıdır. Geniş çarşı ve bedestenler, Osmanlı şehirlerinin temel özelliklerinden biri olarak dikkati çekmektedir. Ekonomik faaliyetlerin merkezinde yer alan ve şehirlerin üretim ve ticaret alanlarını oluşturan çarşı ve bedestenlerin, arasta ve dükkânlar ile çeşitli imalathanelerin vakıfların mal varlıkları arasında önemli bir yeri olduğu anlaşılmaktadır. Bunlara han, kervansaray, hamam gibi hizmet sektöründe faaliyet gösteren ticari işletmeleri de ilave edebiliriz. Bazıları günümüzde de varlıklarını ve işlevlerini sürdüren bu tür yapıların önemli bir kısmının yine vakıflar tarafından yaptırıldığını görüyoruz.

İstanbul vakıflarının özellikle gelir kaynağı olarak gördükleri bu tür yapılara büyük yatırımlar yaptığını söyleyebiliriz. Yukarıda zikredilen Ayasofya, Fatih, Süleymaniye ve Yeni Cami vakıfları ile ilgili örnekler bu açıdan dikkat çekicidir. Yeni Cami vakıflarına gelir sağlamak için yaptırılan Mısır Çarşısı, bugün de önemli bir ticari merkez olarak bu fonksiyonunu sürdürmektedir. Kapalıçarşı ise hem üretim hem de ticaret açısından İstanbul'daki birçok işkolunun merkezi konumundaydı. Fatih'in vakfına ait olan Kapalıçarşı, tarih boyunca birçok değişim geçirmiş, yapılan eklemelerle bugünkü hâlini almış, etrafındaki hanlarla birlikte devasa bir ticaret merkezi olmuştur. 1304 (1886-1887) tarihli bir belgede Büyük Çarşı olarak da adlandırılan Kapalıçarşı'da 2 bedesten, 4.399 dükkân, 2.195 oda ve hücre, bir hamam, 497 dolap, 12 hazine odası, bir cami, 10 mescit, 2 şadırvan, bir sebil, 16 çeşme, sekiz tulumbalı kuyu, bir türbe, yetmiş üç zevak (?), 24 han ve bir mektep bulunduğu kaydedilmektedir.[22]

Verilen örneklere ek olarak, vakıflara gelir temini için oluşturulan çeşitli imalathaneleri de zikretmek gerekir. Vakıf imalathaneler arasında değirmen, fırın, kiremithane, debbağhane gibi günün ekonomik şartları çerçevesinde ortaya çıkan çeşitli üretim tesisleri yer almaktadır. Hasköy, Kâğıthane arasında kiremit üretimi yapılan çok sayıda imalathaneden bir kısmının vakıf olduğu görülmektedir. Özellikle gedik usulünün ihdasından sonra vakıfların bu tür imalathanelere karşı ilgisinin arttığı söylenebilir. Bazı gedikler başlangıçta yeni kurulan veya ek gelire ihtiyacı olan vakıflara tahsis edilebildiği gibi, sahipleri tarafından sonradan da vakfedilebilmekteydi. Nitekim Üsküdar'da faaliyet gösteren debbağhanelerin bir kısmı Nurbanu Valide Sultan'ın yaptırdığı Atik Valide Sultan Külliyesi'nin vakıfları arasında sayılmaktadır.

Vakıfların şehir hayatı için ihtiyaç duyulan bir başka yatırımı; yol, kaldırım ve köprü gibi ulaşım altyapısına yönelik hizmetlerden oluşmaktaydı. Özellikle şehir içindeki yolların bakımı, kaldırımların tamiri, köprülerin bakım ve tamirleri gibi konularda da vakıfların oluşturulduğu görülmektedir. Bu açıdan da İstanbul'da farklı örneklere tesadüf edilmektedir. Yol, köprü, kaldırım gibi klasik vakıf örneklerinin yanında özellikle İstanbul'a özgü vakıf iskeleler ve vakıflar eliyle kayık işletmeciliği gibi faaliyetler de yapılmaktaydı. Kayıtlardan, İstanbul Boğazı'nda faaliyet gösteren kayıkların bir kısmının gediğinin vakıflara ait olduğu anlaşılmaktadır.

Vakıf hizmetler arasında sayılabilecek bir başka konu da çevre temizliğidir. İçme sularının lağım suları ile karışmadan çeşmelere ulaştırılması, vakıf tesislerin, çarşıların, yolların temiz ve bakımlı tutulması ile ilgili sayısız örnek mevcuttur. Özellikle büyük vakıflarda bu amaçla personel istihdam edildiğine şahit oluyoruz. Fatih vakıflarında vakıf binaların bakım ve tamirlerinin yapılması, duvarlara yazılan yazıların silinmesi, salgın hastalıkların önlenmesi için yollardaki pislikler üzerine kül dökülmesi gibi işlerle görevli kişilerin varlığından bahsedilmektedir. Bunlara ilaveten doğrudan bu tür amaçlarla kurulmuş vakıflar da mevcuttur. Bir örnekte, Hasköy'de bir Yahudi tarafından yaptırılan vakıf çeşmenin suyolu üzerindeki şahıslar tarafından yaptırılmış tuvaletler, çeşmenin suyuna zarar verdiği gerekçesiyle mahkeme kararıyla yıktırılmıştır. Bu tür örnekler, vakıfların şehrin temizliğinin sağlanmasında üstlendikleri rolü göstermesi açısından dikkat çekicidir.[23]

Eğitim, Kültür ve Dinî Hizmetler

Osmanlılarda modern eğitim kurumlarının kuruluşu öncesinde, mahalle mekteplerinden başlayarak en yüksek dereceli eğitim kurumlarına kadar Enderun Mektebi haricindeki bütün eğitim kurumları vakıflar tarafından kurulmuş ve faaliyetlerini yine vakıfların desteğiyle sürdürmüşlerdir. Bütçeden eğitim hizmetleri için doğrudan herhangi bir kaynak ayrılmaksızın her

22 Semavi Eyice, "Büyük Çarşı", *DİA*, VI, 512.

23 İstanbul Müftülüğü Şer'iyye Sicilleri Arşivi, *Hasköy Mahkemesi Sicilleri*, nr. 9, s. 21-22.



18- İstanbul'da Sadaret Kethüdası Kâtibi Serhalifesi Hacı Hasan Raif Efendi'nin 18 Şubat 1788 tarihli vakfiyesi (BOA, EV.VKF, nr. 22/32)

türlü eğitim hizmetinin finansmanı vakıflar vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir. Buna darülhadis, darülkurra, darüttıp gibi ihtisas eğitimi verilen medreseler ile halka yönelik olarak camilerde yürütülen birtakım eğitim hizmetlerini de ilave edebiliriz.

İstanbul vakıf eğitim kurumları açısından da oldukça zengindir. Fetihten sonra Zeyrek, ilk medrese olarak hizmet verdiği gibi Fatih'in yaptırdığı Sahn-ı Seman medreseleri uzun yıllar en yüksek dereceli eğitim kurumları olarak faaliyetlerini sürdürmüştür. Süleymaniye Külliyesi'nin inşasıyla birlikte Süleymaniye medreseleri, Osmanlı eğitim sisteminin en üst basamağına yerleşmiştir. Bunların yanında şehirde irili ufaklı yüzlerce medresenin yapıldığını söyleyebiliriz. Mübahat S. Kütükoğlu tarafından kaleme alınan *1869'da Faal İstanbul Medreseleri* (İstanbul 1977) ve *XX. Asra Erişen İstanbul Medreseleri* (Ankara 2000) başlıklı eserler, bu zenginliği ortaya koymaktadır. Kütükoğlu'nun tespitlerine göre XVII. yüzyıl ortalarında İstanbul, Eyüp ve Kasımpaşa'da toplam 131 medrese bulunuyordu. Hezarfen Hüseyin Efendi'nin 1675'te medrese sayısını 126 olarak gösterdiği, 1791'de yapılan bir sayımda ise 181 medrese bulunduğu kaydedilir. 1869'daki listede 166 faal medrese tespit edilirken, 1914'te 185 medreseden bahsedilmektedir.[24] Bu rakamlara Eyüp, Galata ve Üsküdar bölgeleri dâhil olmadığı gibi, sayılarının yüzlerce olduğunu tahmin edebileceğimiz mahalle mektepleri de listelerde yer almamıştır.

1206 (1792) tarihli bir teftiş kaydında İstanbul'daki 179 medresede 2.046 oda ve 2.797 talebe bulunduğu tespit edilmiştir. 1302 (1886) tarihinde Şeyhülislam Ahmed Esad Efendi döneminde şeyhülislamlık tarafından düzenlenen müfredat kayıtlarına göre Dersaadet'te faal durumdaki medreselerin sayısı 162'dir. Müfredat defterinde her medresede kaç öğrencinin bulunduğu, isimleriyle birlikte tespit edilmiştir. Örnek olarak Süleymaniye medreselerinde Darülhadis'te 92, Evvel Medresesi'nde 175, Sânî Medresesi'nde 109, Sâlis Medresesi'nde 132, Râbi' Medresesi'nde 84 ve Mülâzımlar Medresesi'nde 67 olmak üzere toplamda 659 isim yer almaktadır.[25] Benzer şekilde sıbyan mektepleri ile ilgili olarak oluşturulan bir listede 176 sıbyan mektebinin ismi sayılmaktadır. Ancak bu rakamın sıbyan mekteplerinin tamamını kapsamadığı anlaşılmaktadır.[26]

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren medrese sistemi dışında oluşturulan modern tarzdaki eğitim kurumlarının da bir kısmı yine vakıf şeklinde teşkilatlandırılmıştır. Yeni eğitim kurumlarından bazılarının masrafları doğrudan maarif bütçesinden karşılanmaya çalışılmışsa da, hazinenin kaynaklarının yetersiz kaldığı durumlarda yine vakıflara müracaat edilmiş ve bunların ihtiyaçlarının da Evkaf Nezareti vasıtasıyla vakıf kaynaklarından karşılanması yoluna gidilmiştir.

Başta cami ve mescitler olmak üzere kütüphane, tekke gibi yapılar dinî ve kültürel hizmetlerin altyapısını oluşturmaktadır. Bu açıdan İstanbul'un zenginliğini anlatmaya bile ihtiyaç yoktur. Vakıflar eliyle, şehrin dört bir yanını kaplayan irili ufaklı binlerce camiden mahalle mescitlerine ve kırsal bölgelerdeki namazgâhlara kadar yaygın bir dinî hizmet ağı oluşturulmuştur. Bunun yanında hemen her mahallede birkaç tekkenin varlığından bahsedilebilir.[27] Başlangıçta medreselerin içerisinde yer alan kütüphaneler ise zaman içerisinde bağımsız bir birim hâline gelmiş, İstanbul'da binlerce eseri barındıran birçok vakıf kütüphane kurulmuştur. Bunlar arasında Nuruosmaniye Kütüphanesi, Köprülü Kütüphanesi, Ragıp Paşa Kütüphanesi, Kılıç Ali Paşa Kütüphanesi, Âtıf Efendi Kütüphanesi gibi örnekler,

24 Mübahat S. Kütükoğlu, *XX. Asra Erişen İstanbul Medreseleri*, Ankara 2000, s. 4.

25 Ahmet Nezih Galitekin, *Osmanlı Kaynaklarına Göre İstanbul*, İstanbul 2003, s. 676 vd.

26 Sıbyan mektepleri ile ilgili çeşitli listeler için bkz. Galitekin, *Osmanlı Kaynaklarına Göre İstanbul*, s. 881 vd.

27 Galitekin, *Osmanlı Kaynaklarına Göre İstanbul*.



19- İstanbul Saraçlar Kâtibi Mustafa Efendi'nin 1793 tarihli vakfiyesi (BOA, EV.VKF, nr. 25/11)

ilk planda hatıra gelmektedir. Bu kütüphanelerin hizmetlerinin sürekliliğini sağlamak için genellikle vakıf olarak kurulduklarıgörülmektedir.[28] Bunlara ek olarak, külliyeler bünyesinde yer alan muvakkithane vb. farklı fonksiyonları üstlenen vakıf hizmet birimlerinden de söz edilebilir. İstanbul'daki muvakkithaneler arasında II. Beyazıt Muvakkithanesi öne çıkmaktadır.

Sağlık Hizmetleri

Darüttıp ve darüşşifa gibi kurumlar, tıp eğitiminin yapıldığı ihtisas medreseleri olmalarının yanında sağlık hizmeti de veren birer hastane veya sağlık kuruluşu hüviyetinde faaliyet göstermişlerdir. Külliyeler inşa edilirken genellikle külliye bünyesinde bir de darüşşifa yaptırılmıştır. Darüşşifalarda istihdam edilen personelin ücretleri, teorik ve uygulamalı tıp eğitimi gören öğrencilerin iaşe ve ibate ihtiyaçları ile hastaların ilaç ve tedavi masrafları doğrudan ilgili vakıf tarafından karşılanmaktaydı. Vakfiyelerde vakıf bünyesinde yer alan sağlık kurumlarının istihdam ettiği personel, hastalara verilen hizmetler vb. konularda ayrıntılı bilgiler yer almaktadır.[29]

İstanbul'da faaliyet gösteren sağlık kurumları arasında özellikle Süleymaniye Darüşşifası'nın öne çıktığını söyleyebiliriz. Bunun yanında Fatih, Haseki, Atik Valide külliyeleri bünyesinde de darüşşifaların bulunduğunu ve bunların her türlü ihtiyacının ilgili vakıf tarafından karşılandığını biliyoruz. İstanbul'da doğrudan sağlık hizmeti vermek amacıyla kurulan bir vakıf kurumu ise Vakıf Gurebâ Hastahanesi'dir. Sultan Abdülmecid'in annesi Bezmiâlem Valide Sultan'ın kendi adına kurduğu Gurebâ-yı Müslimîn Hastanesi veya Vakıf Gurebâ Hastanesi, sağlık hizmetlerinin

28 Osmanlı döneminde kurulan vakıf kütüphaneler için bkz. İsmail E. Erünsal, *Osmanlı Vakıf Kütüphaneleri: Tarihî Gelişimi ve Organizasyonu*, Ankara 2008.

29 Osmanlılarda sağlık kurumları, ilgili kanun ve yönetmelikler, darüşşifa, darüttıp vb. kurumlar konusunda ayrıntılı bir araştırma için bkz. Coşkun Yılmaz, Necdet Yılmaz (ed.), *Osmanlılarda Sağlık*, II c., İstanbul 2006.



20- Bir Ramazan gecesinde tarihî yarımada

modern bir anlayışla verilmesi açısından örnek bir tesis olarak hayata geçirilmiştir. Bu tesis uzun yıllar bu fonksiyonunu devam ettirdiği gibi, günümüzde de sağlık alanında uzmanlaşan bir üniversiteye dönüştürülerek Bezmiâlem Vakıf Üniversitesi adıyla tarihî misyonuna uygun bir şekilde hizmetlerine devam etmesi sağlanmıştır.

Vakıfların sayılan hizmetlere ek olarak, birçok sosyal hizmeti de üstlendiklerini söyleyebiliriz. Özellikle yeniçerilerin orta sandıkları ile esnaf birliklerinin oluşturdukları esnaf sandıkları, ortak sosyal faaliyetlerin finansmanı yanında muhtaç hâle düşen mensuplara veya yakınlarına yardım eden kuruluşlardır. Bu yönüyle, sayılan vakıfların bir tür sosyal güvenlik kurumu gibi fonksiyon icra ettikleri söylenebilir. Ayrıca bazı vakıfların *zevâyid* adı verilen gelir fazlasından ihtiyaç sahibi kişilere maaş bağlanması, işsiz kalanlara yardım yapılması, kişilerin ihtiyaç duyduğu her türlü yardımın yapılmasına yönelik spesifik amaçları bulunan yüzlerce vakıf örneği sayılabilir. Mesela, Nurbanu Valide Sultan'ın vakfından Üsküdar'daki mektep öğrencilerinden fakir olanlarına biri Mevlid Kandili'nde diğeri ramazan ayında olmak üzere yılda iki defa elbise yardımı yapılmaktaydı. İbrahim Paşa'nın ve Mustafa Ağa b. Mustafa'nın kurduğu vakıfların amacı borcundan dolayı hapse düşen kişilerin borçlarının ödenerek özgürlüklerine kavuşturulmasıdır. Ayşe Sıdıka Hanım'ın kurduğu vakfın amacı ise fakirlikten dolayı evlenemeyenlere yardımcı olmaktır.[30] İmaretlerin vakıf personelinin yanında halktan muhtaç olanlara yemek dağıttığı bilinmektedir. Fatih İmareti'nde fakirlere verilenlerin dışında vakıf çalışanları, medrese talebeleri ve misafirler için çıkarılan yemeğin miktarı günlük olarak 1.117 olarak tespit edilmiştir.[31] İstanbul'daki imaretlerde XVIII. yüzyılda günlük 30.000 civarında insana yemek verilmekteydi. Eyüp İmareti, benzer faaliyetlerini günümüzde de sürdürmektedir. Bu tür sayısız örnek verilebilir.

30 *İlginç Vakıflar*, Ankara 2007, s. 13, 32-33, 41.

31 Barkan ve Ayverdi (haz.), *İstanbul Vakıfları Tahrir Defteri,* s. XI.



Para Vakıfları, Sosyal Güvenlik, Kredi ve Finansman Hizmetleri

Asl-ı mâl denilen kuruluş sermayesinin bir kısmı veya tamamı nakit paradan oluşan vakıflara *para vakıfları* denilmektedir. Bu tür vakıflarda vakfedilmiş olan nakit para işletilmek suretiyle elde edilen gelir, vakfın kuruluş amacı istikametinde hizmetlerin finansmanı için kullanılmaktaydı.

Vakıf sisteminin bir parçası olarak para vakıfları da Osmanlı şehirlerinin gelişimine ve ihtiyaçlarının karşılanmasına önemli katkı sağlamış, özellikle Rumeli şehirlerinin imarında önemli bir fonksiyon icra etmiştir. Nitekim Kanunî döneminde para vakıflarının yasaklanması gündeme geldiğinde, yasağa muhalefet eden Sofyalı Bâlî Efendi'nin en önemli argümanı Balkan şehirlerinin imarında para vakıflarının üstlendiği rol olmuştur. Bâlî Efendi, doğrudan padişaha ve ulemadan etkin kişilere hitaben kaleme aldığı mektuplarda para vakıflarının yasaklanmasının vakıf sistemine darbe vuracağını ifade etmiş, bu durumun da Balkan şehirlerinin altyapısına zarar vermekle kalmayıp bunun da ötesinde bölgede devlet otoritesinin sarsılmasına yol açacağına işaret etmiştir.[32]

Bâlî Efendi'nin haklılığı para vakıflarının yaptığı hizmetler incelendiğinde daha net bir şekilde anlaşılabilmektedir. Özellikle XVI. yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı toplumunda insanların nakit ve kredi ihtiyacını karşılayan bir kurum olarak para vakıfları, vakıf sisteminin önemli bir parçası hâline gelmiştir. Piyasadaki kredi ihtiyacının yüksekliği nedeniyle faiz yasağına rağmen *ribahor* denilen tefecilerin uyguladıkları yüksek faizli kredilere karşı meşru bir alternatif kredi kaynağı oluşturan para vakıfları aynı zamanda elde ettikleri gelirlerle vakıf hizmetlerinin de gelişmesine katkıda bulunmuştur.

Mahallelerde kurulan avarız vakıfları, esnaf birliklerinin oluşturdukları esnaf sandıkları ve yeniçeri ortalarında oluşturulan orta sandıkları çoğunlukla nakit paradan oluşmakta ve bir yandan ilgili mahalle halkının, esnaf birliğinin veya yeniçerilerin nakit ve kredi ihtiyacını karşılarken diğer taraftan da elde ettiği gelirleri yine ilgili topluluğun çeşitli ihtiyaçları için kullanmaktaydı. Bu yönüyle bir tür sosyal güvenlik kurumu olarak da değerlendirilebilecek olan para vakıflarının İstanbul'daki vakıflar içinde de önemli bir oranı oluşturduğu görülmektedir. Kanunî döneminde Üsküdar'da faaliyet gösteren para vakıflarının sayısı 150 olarak tespit edilmiştir.[33] Suriçi İstanbul'u için bu rakam, çok daha yüksektir. Nitekim İstanbul'a ait vakıf tahrir defterlerindeki bilgilerden hareketle oluşturulan (Tablo 4) para vakıflarının İstanbul'da ulaştığı rakamları, vakıf sistemi içindeki yerini ve oranını göstermesi açısından önemli bilgiler içermektedir.

Tablo 4'teki bilgilere göre, özellikle 953 (1546) tarihli tahrirde kaydedilen vakıflar içinde sadece nakitten oluşan vakıflar bütün vakıfların üçte birden fazlasını oluşturmakta, hem akar hem de nakitten oluşan vakıflar buna eklendiğinde İstanbul'daki vakıfların yaklaşık yarısının para vakfı olduğu görülmektedir. Bu oranlar sürekli değişmekle birlikte, para vakıflarının vakıf sisteminin önemli bir parçası olmaya devam ettiğini söyleyebiliriz.

Gayrimenkul vakıflarına ek olarak nispeten daha küçük birikimlerin vakfa dönüştürülmesine de imkân sağlaması açısından para vakıfları vakıf sisteminin genişlemesini sağlamıştır. Para vakıflarının vakıf

32 Özcan, "Sofyalı Bâlî Efendi'nin Para Vakıflarıyla İlgili Mektupları", s. 125-155.

33 Özcan, *Osmanlı Para Vakıfları: Kanûnî Dönemi Üsküdar Örneği*.

Tablo 4- Tahrir defterlerine göre XVI. yüzyılda İstanbul'da kurulan ve faaliyet gösteren para vakıfları. Tablo, Barkan'ın cetvelindeki bilgiler yeniden düzenlenerek elde edilmiştir.

Tahrir Tarihi		**Akar** Adet %		**Akar ve Nakit** Adet %		**Nakit** Adet %		**Toplam** Adet
	Eski defterden devir	672	57,78	154	13,24	337	28,98	1.163
953/1546	927-953 /1521-1546 arası kurulan	620	48,90	140	11,04	508	40,06	1.268
	Toplam	1.292	53,15	294	12,09	845	34,76	2.431
	Eski defterden devir	1.270	79,67	309	19,38	15	0,95	1.594
986/1578	953-986/1546-1578 arası kurulan	1.055	88,43	128	10,73	10	0,84	1.193
	Toplam	2.325	83,42	437	15,68	25	0,90	2.787
	Eski defterden devir	2.321	83,70	429	15,47	23	0,83	2.773
1005/1596	986-1005/1578-1596 arası kurulan	332	81,57	15	3,69	60	14,74	407
	Toplam	2.653	83,43	444	13,96	83	2,61	3.180

Kaynak: Barkan ve Ayverdi, *İstanbul Vakıfları Tahrîr Defteri*, s. VIII, 1 No'lu cetvel.

sistemi içerisinde verilen her türlü hizmete finansman desteği sağladığını söyleyebiliriz. Bu açıdan ilginç bir örneğe Hasköy kadı sicillerinde rastlanmaktadır. Hasköy İskelesi'nde faaliyet gösteren esnaf, iskele civarında yaptırdıkları tuvaletler için bir para vakfı kurmuşlardır. Bu vakfın gelirleriyle temizlik, bakım ve onarım ihtiyaçlarının karşılandığı görülen tuvaletlerin uzun yıllar hizmet verdiği anlaşılmaktadır.[34] Baba Hasan Alemî Mahallesi ile ilgili vakıfların yer aldığı tablo 5 incelendiğinde de para vakıflarının vakıf sistemi içindeki yeri daha net bir şekilde görülmektedir.

Vakıflar ve Su Tesisleri

Osmanlı toplumunda su temini ve suyun sağlıklı bir şekilde nakledilmesine yönelik hizmetler de önemli oranda vakıflar tarafından gerçekleştirilmiştir. Bu açıdan bakıldığında, İstanbul'daki vakıf yatırımları arasında su tesislerinin özel bir yerinin olduğu söylenebilir. Su kaynakları açısından fakir bir yerleşim yeri olan ve zaman zaman ciddi boyutlarda su sıkıntısı yaşanan İstanbul'un su ihtiyacının karşılanabilmesi için vakıflar eliyle muazzam yatırımlar yapılmıştır. Tophane Çeşmesi, II. Mahmut Sebili, III. Ahmet Meydan Çeşmesi (Üsküdar), III. Ahmet Sebili ve Çeşmesi (Sultanahmet) gibi aynı zamanda birer sanat eseri olan abidevi çeşme ve sebillerin yanında; Bozdoğan Kemeri, irili ufaklı binlerce çeşme, sebil, şadırvan İstanbul'un her tarafını süslemektedir. Bugün bile, hemen her köşede tarihî bir çeşmeye veya kalıntılarına rastlanabilmektedir. Sayılan bu tesislere su sağlayan suyollarının yapımı ve sürekli işler hâlde tutulması için büyük yatırımlara ihtiyaç duyulmaktaydı. Bunlara ilaveten kuyu açılması, bağ, bahçe gibi sulama ihtiyacı olan yerlere su temini gibi konularda da çok sayıda vakfa tesadüf edilmektedir.

İstanbul'a ait su vakıfları arasında en dikkat çekici olanı Kanunî Sultan Süleyman'ın Kâğıthane sularının İstanbul'a getirilmesini temin eden tesisler için oluşturulan vakıftır. Vakfiyede vakfın gelir kaynakları olarak Rumeli'deki bir kasaba ile çok sayıda köy ve çiftliğin adı zikredilmekte, bunların gelirinin yetersiz kaldığı durumlarda da eksik kalan kısmın Süleymaniye Külliyesi'ne ait vakfın, gelir fazlasından tamamlanması istenmektedir. [35]

34 Tahsin Özcan, "Osmanlı Toplumunda Birlikte Yaşama Tecrübesi: Hasköy Örneği", *Din ve Dünya Barışı: Uluslararası Sempozyum*, haz. Necmettin Gökkır ve Recep Alpyağıl, İstanbul 2008, s. 289-312.

35 Vakfiyenin metni ve Türkçe-İngilizce çevirisi için bkz. İbrahim Ateş (haz.), *Kanunî Sultan Süleyman'ın Su Vakfiyesi*, Ankara 1987, s. 28-31.



21- İstanbul'da Divan-ı Hümayun hocalarından Mehmed Raşid Efendi'nin 1795 tarihli vakfiyesinin cilt kapağı (BOA, EV.VKF, nr. 25/13)



22- III. Selim'in Valide Sultan evkafına bağlanan Kırkkilise'de vakfa ait keresteci ve enserci (çivici) gediğinin kiralanmasıyla ilgili 21 Temmuz 1797 tarihli fermanı (BOA, MF, nr. 476)

İstanbul'a su temini için kurulan vakıflar eliyle birçok suyolu yaptırılmış ve bunların işler hâlde tutulması için gerekli kaynak oluşturulmuştur. Kazım Çeçen'in *Halkalı Suları*, *Taksim ve Hamidiye Suları*, *Üsküdar Suları* başlıklı eserlerinde Fatih'ten itibaren Osmanlı devlet adamları tarafından kurulan vakıflar vasıtasıyla yaptırılan suyolları ile ilgili bütün ayrıntılar görülebilmektedir.[36] Verilen haritalar ve diğer ayrıntılar birlikte değerlendirildiğinde şehrin su ihtiyacının nasıl karşılandığı daha iyi anlaşılmaktadır. Buna ek olarak, İSKİ tarafından *İstanbul Su Külliyatı* ana başlığıyla yayınlanan *Vakıf Su Defterleri* ve *İstanbul Şer'iyye Sicilleri Mâ-i Lezîz Defterleri,* konunun zenginliğini göstermesi açısından yol göstericidir.[37] Sayılan bu eserler İstanbul'daki vakıf-su ilişkisini bütün ayrıntılarıyla aktarmakta; şehre su temini ve suyun kullanıma sunulması ile ilgili detayları ve vakıfların bundaki rolünü açık bir şekilde ortaya koymaktadır.

Hamamlar da vakıfların su ile ilişkisinin farklı bir boyutunu oluşturmaktadır. Daha çok vakıflar tarafından kurulan hamamlar, Osmanlı toplumunun gündelik yaşamında ve kültüründe önemli bir yere sahip olmuştur. Vakıfların bünyesinde yer alan hamamlar daha çok gelir amaçlı olarak oluşturulan

36 Kazım Çeçen, *Halkalı Suları*, İstanbul 1991; Kazım Çeçen, *Üsküdar Suları*, İstanbul 1991; Kazım Çeçen, *Taksim ve Hamidiye Suları*, İstanbul 1992.

37 Ahmet Tabakoğlu v.dğr. (haz.), *İstanbul Su Külliyâtı: Vakıf Su Defterleri Halkalı Suları*, II c., İstanbul 2001; Ahmet Tabakoğlu v.dğr. (haz.), *İstanbul Su Külliyâtı: Vakıf Su Defterleri Avrupa Yakası Suları*, III c., İstanbul 2002; Ahmet Tabakoğlu v.dğr. (haz.), *İstanbul Su Külliyâtı: Vakıf Su Defterleri Boğaziçi ve Taksim Suları*, II c., İstanbul 2003.



23- III. Selim'in vakfiyesi (VGMA, nr. 168)

varlıklar (akarat) arasında sayılır. En kârlı işletmelerden biri sayılan ve genellikle açık artırmayla kiraya verilerek işletilen vakıf hamamlar vasıtasıyla halkın temizlik ihtiyacı karşılandığı gibi vakıf hizmetleri için de önemli kaynaklar oluşturulmuştur. İstanbul'un bu açıdan da zengin olduğunu söyleyebiliriz. Hemen her külliye bünyesinde bir hamam inşa edildiği gibi, şehirde irili ufaklı yüzlerce hamam bulunmakta, her mahallede en az bir hamam yer almaktaydı. Mimar Sinan'ın eserleri sayılırken İstanbul'da bulunan hamamlar özellikle vurgulanır. Süleymaniye Külliyesi bünyesinde yer alan Süleymaniye Hamamı, Atik Vâlide Evkafı arasında yer alan Çemberlitaş Hamamı, Haseki Külliyesi'ndeki Haseki Hamamı gibi örnekler türünün en nadide örnekleridir. Üsküdar bölgesinde ise merkezde yine Mimar Sinan'ın eseri olan ve günümüzde çarşı olarak kullanılan hamam ile Atik Valide Hamamı ve Çinili Hamamı sayılabilir. İstanbul hamamları, sanat tarihi açısından olduğu kadar sosyal ve siyasi tarih açısından da önemlidir. Osmanlı toplumunda fertlerin sosyalleşme alanlarından biri olan hamamlar, Patrona Halil İsyanı sırasında isyancıların merkezi olarak ünlenen Beyazıt Hamamı örneğinde olduğu gibi, kimi zaman da muhalif hareketlerin merkezi olarak öne çıkmıştır.

Mahalle Yönetimi ve Vakıflar

Osmanlı şehirlerinin temelini mahalleler oluşturmakta ve şehir yönetiminde mahalleler esas alınmaktaydı. Mahallelerin aynı zamanda vergi tahsilatında da temel birimi oluşturdukları görülmektedir. Özellikle *tekâlîf-i*

örfiyye ve *avârız-ı divâniyye* denilen olağandışı vergilerin tarhında *avarız hanesi* denilen ölçü birimleri esas olmakla birlikte, söz konusu vergilerin tahsili mahallelere göre yapılmaktaydı.[38] Benzer şekilde, şehirlerin birtakım ortak ihtiyaçlarının karşılanması, sefer esnasında askerî birlikler için yapılan bazı harcamalar ve benzeri ortak mükellefiyetlerin pay edilmesinde bir birim olarak mahalleler esas alınmaktaydı. Müslüman mahallelerinde imamlar, gayrimüslim mahallelerinde ise papaz, cemaat başı gibi görevliler, vergilerin mahalle halkı arasında dağıtılması ve tahsil edilerek ilgili görevlilere ödenmesinden sorumlu tutulmaktaydı. Bu durum aynı mahallede yaşayan halkın ortak bir sorumluluk duygusuna sahip olmalarına yol açmakta, mahallelinin mali konularda da dayanışma içinde bulunmalarına zemin hazırlamaktaydı. Bu dayanışmanın ortaya çıkardığı kurum ise mahallelerde kurulan vakıflardır.

Mahalleler için kurulan vakıfların mahallelinin ortak yaşam alanlarının oluşturulmasında ve altyapı ihtiyaçlarının karşılanmasında etkin bir rol üstlendikleri görülmektedir. Mahallenin mescidine ilaveten; yol, çeşme, suyolu gibi tesislerinin yapımı, bakım ve tamiri mahalle halkından varlıklı kişilerin kurduğu vakıflar vasıtasıyla gerçekleştirilmekteydi. Kurulan her türlü hizmet müessesesinin yanında cari giderlerini karşılamak ve hizmetin sürekliliğini sağlamak amacıyla yeterli gelire sahip vakıfların oluşturulduğu da görülmektedir. Bu şekilde mahallenin mescidi (kilisesi veya havrası), mektebi, suyolu ve çeşmesi, kaldırım ve yolları, köprü ve benzeri tesisleri mahalle ahalisi tarafından tesis edilerek her birinin cari giderleri, bakım ve onarımı için ayrı ayrı vakıflar oluşturulmuştur.[39] Ayrıca, daha çok nakit paradan oluşan avarız vakıfları, avarız vergilerinin ödenmesinin yanında, mahallelerin çeşitli ihtiyaçlarının karşılanmasında, mahalle halkından ihtiyacı olanlara kredi sağlanmasında etkin rol üstlenmişlerdir.[40]

Osmanlı şehir ve kasabalarında yaygın olarak görülen ve mahalleyi temel alan bu yapılanmanın İstanbul açısından da geçerli olduğunu söyleyebiliriz. 1009 (1600) tarihli vakıf tahrir defterine göre, İstanbul'daki bazı mahallelerde kurulan vakıf sayılarının 40-50'ye kadar çıkabildiği görülmektedir. Davut Paşa Mahallesi'ndeki vakıfların sayısı ise 56'dır.[41] Mahallelerde kurulan vakıfların ne tür fonksiyonlar üstlendiğini görmek amacıyla İstanbul'a ait vakıf tahrir defterlerinde yer alan Fatih'te, Saraçhane civarında bulunan Baba Hasan Mahallesi (günümüzdeki Baba Hasan Alemî Mahallesi) ile ilgili vakıflara ait bilgiler örnek olarak değerlendirilmiştir.

Fatih'in alemdarı olduğu kaydedilen Baba Hasan'ın vakfiyesindeki tarih, vakıf tahrir defterinde 903 (1497) olarak kaydedilmişse de mescidinin kitabesindeki tarih 857'dir (1453). Dolayısıyla mescidin ve mahallenin kuruluşunun fethin hemen akabinde gerçekleştiğini söyleyebiliriz. Baba Hasan'ın yaptırdığı ve 1956 yılına kadar varlığını sürdüren mescit için oluşturduğu vakfın gelirlerinin yetersiz olduğu; mescidin ihtiyaçlarının mahallede kurulan diğer vakıfların desteğiyle karşılandığı anlaşılmaktadır.[42] Tahrir kayıtlarında verilen bilgilere göre, Baba Hasan Mahallesi'nde XVI. yüzyıl boyunca mahallenin çeşitli ihtiyaçları için kurulan vakıfların sayısı 16'dır. Vakıf kuranlardan dördü kadındır. Diğer kurucular arasında; mirî kapıcı, doğancı, silahi gibi askerî zümre mensupları dikkati çekmektedir. Vakıf kurucularından üç tanesi de hacı olarak kaydedilmiştir ki o dönem için oldukça yüksektir.

Baba Hasan Mahallesi'nde kurulan vakıflardan bir kısmı mahalledeki mescitlerin kandil yağı, kandillerin yakılması, hasır ve kilim gibi çeşitli ihtiyaçlarının karşılanması veya imam ve müezzinin ücreti, Kur'an (cüz, hatim, Yasin veya Tebâreke) okutulması için oluşturulmuştur. Bunun yanında vakıf kurucusunun soyundan gelenlerin (evladın) ikamet etmesi, mahallenin avarızı, vakfedilen binaların bakım ve tamiri, su temini gibi hizmetlerin de vakıfların kuruluş amaçları arasında yer aldığını görmekteyiz. Kurulan vakıfların 7'si ev, bahçe gibi muhtelif gayrimenkullerden oluşurken, 9 tanesi de para vakfıdır. Bu 9 para vakfı ile vakfedilen paranın toplam miktarı 110.500 akçe, bunun yıllık geliri ise 11.050 akçedir. Nispeten küçük bir mahalle için oluşturulan bu birikimin gerçekten de yüksek bir rakam olduğunu söyleyebiliriz.

Baba Hasan Mahallesi örneğinde gördüğümüz bu durum, İstanbul'un diğer mahalleleri için de geçerlidir. Her mahalle, genellikle bir mescit etrafında kurularak gelişmekte, ortaya çıkan çeşitli ihtiyaçlar mahalle halkı tarafından oluşturulan vakıflar vasıtasıyla

38 Avarız vergileri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Ömer Lutfi Barkan, "Avârız", *İA*, II, 13-19; Halil Sahillioğlu, "Avarız", *DİA*, IV, 108-109.

39 Bkz. Özer Ergenç, "Osmanlı Şehirlerindeki Yönetim Kurumlarının Niteliği üzerinde Bazı Düşünceler", *TTK Bildiriler VIII*, 1981, c. 2, s. 1271'den ayrı basım.

40 Para vakıfları konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. Murat Çizakça, *Risk Sermayesi Özel Finans Kurumları ve Para Vakıfları*, İstanbul 1993; İsmail Kurt, *Para Vakıfları Nazariyat ve Tatbikat*, İstanbul 1996; Özcan, *Osmanlı Para Vakıfları Kanûnî Dönemi Üsküdar Örneği*.

41 Canatar, *İstanbul Vakıfları Tahrir Defteri*, s. LXX.

42 Barkan ve Ayverdi (haz.), *İstanbul Vakıfları Tahrir Defteri*, s. 236.

Tablo 5- Vakıf tahrir defterlerine göre XVI. yüzyılda Fatih Saraçhane civarındaki Baba Hasan [Alemî] Mahallesi'nde kurulan vakıflar

Vakfın Adı	Kuruluş Tarihi Hicri/Miladi	Tahrir Tarihi	Mal varlığı	Gelirleri	Hizmetleri
Baba Hasan [Alemî]	903/1497	953/1546	Oda, iki gölgelik, zaviye, avlu	--	Cüz okunması
		1009/1600	Oda, iki gölgelik, zaviye, avlu	---	Cüz okunması
Mustafa b. Abdullah	901/1495	953/1546	22.000 akçe	2.200 akçe	İmam, müezzin, hasır, kilim, kandil yağı
		1009/1600	---	---	---
Mirî Kapıcı Hacı Hüseyin b. Abdullah	900/1494	953/1546	İki tahtânî ev, ahır, hücre, oda, tuvalet, avlu	480 akçe	Cüz okunması
		1009/1600	İki tahtânî ev, ahır, hücre, oda, tuvalet, avlu	---	Evladın ikameti, cüz okunması
Yusuf b. Davud	917/1511	953/1546	8.000 akçe	800 akçe	2 Cüz okunması (imam ve müezzin)
		1009/1600	---	---	---
Hamza b. Abdullah	927/1520	953/1546	İki tahtânî ev, tuvalet, su kuyusu, ağaçlı avlu	500 akçe	Tamir ve bakım, yılda iki hatim (mescit imamı)
		1009/1600	---	---	---
Hesnâ bt. Abdullah	934/1527	953/1546	4.000 akçe	400 akçe	Yarımşar cüz (imam ve müezzin)
		1009/1600	---	---	---
Aişe Hatun bt. Ahmed	930/1523	953/1546	Tahtânî ev, sofa, gölgelik, su kuyusu, avlu		Evladın ikameti, mescidin ihtiyaçları
		1009/1600	Tahtânî ev, sofa, gölgelik, su kuyusu, avlu		Evladın ikameti
Doğancı Sinan	ts.	953/1546	2.500 akçe	250 akçe	Cüz okunması
		1009/1600	---	---	---
Hacı Sinan b. Abdullah	935/1528	953/1546	---	---	---
		1009/1600	Süfli ev, oda, hücre, fırın, su kuyusu, sofa, tuvalet, avlu	---	Evladın ikameti, inkırazdan sonra cüz okunması, mescidin kandili
Hızır b. Abdullah, Eğri Hızır diye meşhur	969/1561	953/1546	---	---	---
		1009/1600	İki süfli ev, su kuyusu, bahçe, avlu, gölgelik, tuvalet		Cüz okunması (mahalle imamı)
Emine Hatun bt. Veli	957/1550	953/1546	---	---	---
		1009/1600	20.000 akçe	2.000 akçe	Evladın ikameti, cüz okunması (müezzin ve Mehmed b. Mustafa) avarız (her sene 70 akçe), Emine Hatun'un vakfettiği evin tamiri
Mehmed Çelebi b. Kirmastî	972/1564	953/1546	---	---	---
		1009/1600	16.000 akçe	1.600 akçe	Üç cüz okunması (ikisini imam ve müezzin), mescidin mumu ve yakılması, muhasebe, kalanı mahallenin avarızına veya fukaraya

Hasan Çelebi b. Ali	984/1576	953/1546	---	---	---
		1009/1600	9.000 akçe	900 akçe	Cüz okunması (Baba Hasan Mescidi imam ve müezzini), kalanı ihtiyaç hâlinde muhasebeciye
Hüsrev Bey b. Abdullah es-Silâhî	971/1563	953/1546	---	---	---
		1009/1600	Üç süfli ev, ahır, gölgelik, bahçe, su kuyusu, iki tuvalet	---	Evladın ikameti, inkırazdan sonra mahalle imamının ikameti, cüz okunması
Benefşe Hatun bt. Abdullah	918/1512	953/1546	---	---	---
		1009/1600	9.000 akçe	900 akçe	Cüz okunması
Hacı Hüseyin b. Pîrî	963/1555	953/1546	---	---	---
		1009/1600	20.000 akçe	2.000 akçe	Yasin okunması (Alemdar Hüsrev Bey Mescidi imamı), Tebâreke okunması (Hüsrev Bey Mescidi müezzini), hatim okunması, iki sikâye, yirmi akçe kandil yağı ve yakılması

Kaynak: Tablo, Barkan ve Ayverdi, *İstanbul Vakıfları Tahrir Defteri*, s. 236-237 ve Canatar, *İstanbul Vakıfları Tahrîr Defteri*, s. 366-367'de "Mahalle-i Mescid-i Baba Hasan" başlığı altında yer alan bilgilerden oluşturulmuştur.

karşılanmaktaydı. Bu durum mahallelerin bir araya gelmesiyle daha geniş ölçekte bir külliye etrafında oluşturulan nahiye düzeyinde de tekrar edilmekteydi. 1009 (1600) tarihli İstanbul'a ait vakıf tahrir defterinde bu şekilde 226 mahalle ismi yer almakta, bunlar için oluşturulan vakıfların sayılarının da 3.225 olduğu görülmektedir. Bu rakamlara göre, her mahalleye ortalama 14'ten fazla vakıf düşmektedir.[43] Bu durum, İstanbul şehrinde vakıf kurumunun yaygınlığını ve vakıfların toplumun her kesimi tarafından benimsenen yaygın ve etkin bir kurum olduğunu göstermektedir.

VAKIF YÖNETİMİNDE DEĞİŞİM VE İSTANBUL VAKIFLARI

Vakıfların sayısal olarak artması ve büyük bir hizmet yelpazesine sahip hâle gelmesi vakıf yönetiminde de birtakım düzenlemeleri beraberinde getirmiştir. Zaman içinde özellikle hanedan mensuplarının kurdukları vakıfların yönetim ve denetimi için Kapı Ağası Nezareti, Sadrazam Nezareti, Şeyhülislam Nezareti gibi birtakım nezaretler oluşturulmuştur. Başlangıçta Mekke ve Medine için kurulan vakıfları yöneten Evkaf-ı Haremeyn Nezareti ise zaman içinde başta hanedan vakıfları olmak üzere büyük vakıfları yöneten bir yapıya kavuşmuştur. Buna ek olarak İstanbul, Galata, Üsküdar ve Eyüp kadılıklarına bağlı vakıflar için farklı nezaretler oluşturulmuş, Kaptan Paşa, Yeniçeri Ağası, Sekbanbaşı, Bostancıbaşı gibi nezaretlerle birlikte, nezaret sayısı 12'ye ulaşmıştır. Ancak vakıf yönetimi ve denetiminde ortaya çıkan bu dağınık yapı ile kimi yolsuzluk ve usulsüzlükler Osmanlı yöneticilerini bu konuda arayışa sevk etmiş, özellikle yeni oluşturulan vakıflar için alternatif nezaretler kurulmuştur.

I. Abdülhamid tarafından 1188'de (1774-1775) bağımsız olarak kurulan vakıf idaresi Hamidiye Evkafı adını almıştır. Hanedan mensubu kadınların ve bazı devlet adamlarının kurduğu vakıflarla Hamidiye Evkafı ve Mülhakatı adını alan bu idari yapı, zamanla önemli bir birim hâline gelmiştir. Daha sonra Sultan III. Mustafa tarafından kurulan Laleli Evkafı için de benzer bir yapılanmanın tercih edildiğini görüyoruz. Laleli Evkafı ve Mülhakatı adını alan bu yönetim, 1788'de Hamidiye Evkafı'na bağlanarak tek bir yönetime kavuşturulmuştur. Bu yapı özellikle hanedan mensupları tarafından kurulan vakıfların yönetimde öne çıkan bir birim olmuştur. Bir süre sonra, Sultan II. Mahmud tarafından kurulan ve Mahmudiye Evkafı adı verilen vakıfların yönetimi de yine Hamidiye Evkafı'na bağlanmıştır. Bu şekilde Evkaf-ı Selâse adı verilen bu üç birimle birlikte, aynı yönetim altında toplanan vakıfların sayısı 50 civarındadır. Daha sonra Yeniçeriliğin kaldırılmasıyla birlikte Yeniçeri ve

43 Canatar, *İstanbul Vakıfları Tahrir Defteri*, s. XLIX-LXXVI.



24- Üsküdar Karadavut Paşa Camii vakfının mütevellisinin yenilenen 16 Nisan 1810 tarihli beratı (BOA, MF, nr. 785)



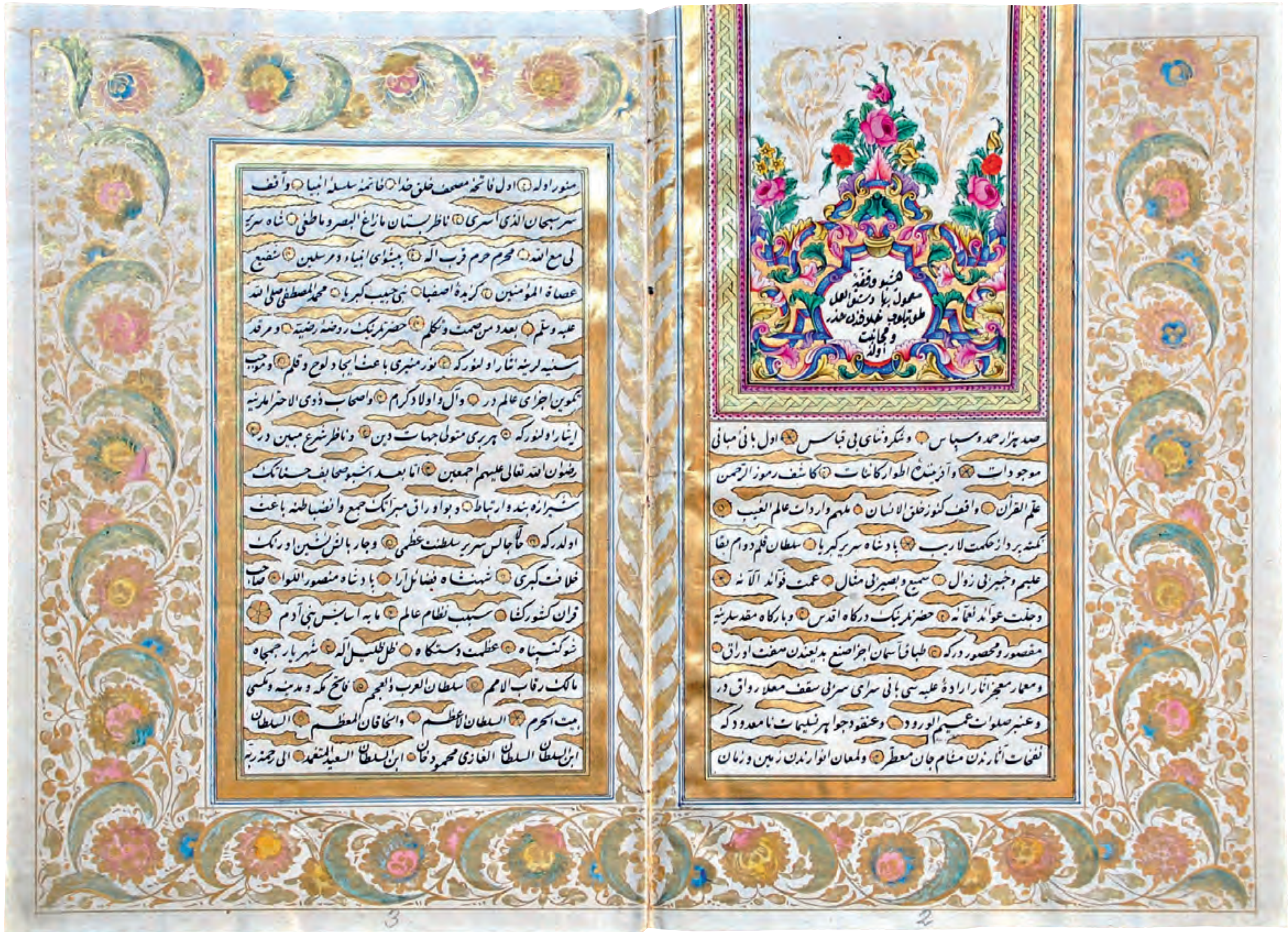
25- II. Mahmud'un Sultan III. Mustafa Vakfı'na bağlı Üsküdar Doğancılar Meydanı ve Yenikapı'da bulunan çarıkçı dükkânlarında çalışan esnafın uymaları gereken kuralları bildiren fermanı 29 Mart 1809 (BOA, MF, nr. 685)

Sekbanbaşı Ağalarının yönetimindeki vakıflar da buraya bağlanmıştır. Vakıfların sayısının artışıyla birlikte bağımsız bir vakıf yönetimi oluşturulması ihtiyacı ortaya çıkmış ve 12 Rebiulevvel 1242 (14 Ekim 1826) tarihinde Evkaf-ı Hümâyun Nezareti kurulmuştur.

Osmanlı Devleti'ndeki ilk nezaret olan ve daha sonra Evkaf Nezareti'ne dönüştürülen Evkaf-ı Hümâyun Nezareti'nin kuruluşunda dağınık bir hâldeki vakıf yönetimini bir çatı altında toplamak, usulsüzlük ve yolsuzlukları ortadan kaldırmak ve vakıf varlıklarının daha etkin bir şekilde yönetilmesini sağlamak gibi amaçların gözetildiği anlaşılmaktadır. Ayrıca, gelirleri yetersiz kalan vakıfların faaliyetlerine ilave kaynak aktarılması ve tarihî vakıf binaların onarımlarının yapılması gibi hususlar da nezaretin öncelikli hedefleri arasında yer almaktadır.

Kuruluşundan itibaren beş yıl gibi kısa bir süre içinde çeşitli devlet görevlilerinin kontrolündeki vakıfların yönetim ve denetimi Evkaf Nezareti bünyesinde toplanmıştır.[44] 1834'ten itibaren bağımsız vakıfların da birer ikişer Evkaf Nezareti'nin kontrolüne girdiğini görüyoruz. Bu vakıflar kâğıt

44 İbnülemin Mahmud Kemal [İnal], Hüseyin Hüsâmeddîn [Yesar], *Evkâf-ı Hümâyun Nezâreti'nin Tarihçe-i Teşkîlâtı ve Nüzzârın Terâcim-i Ahvâli,* İstanbul 1335, s. 28-29.



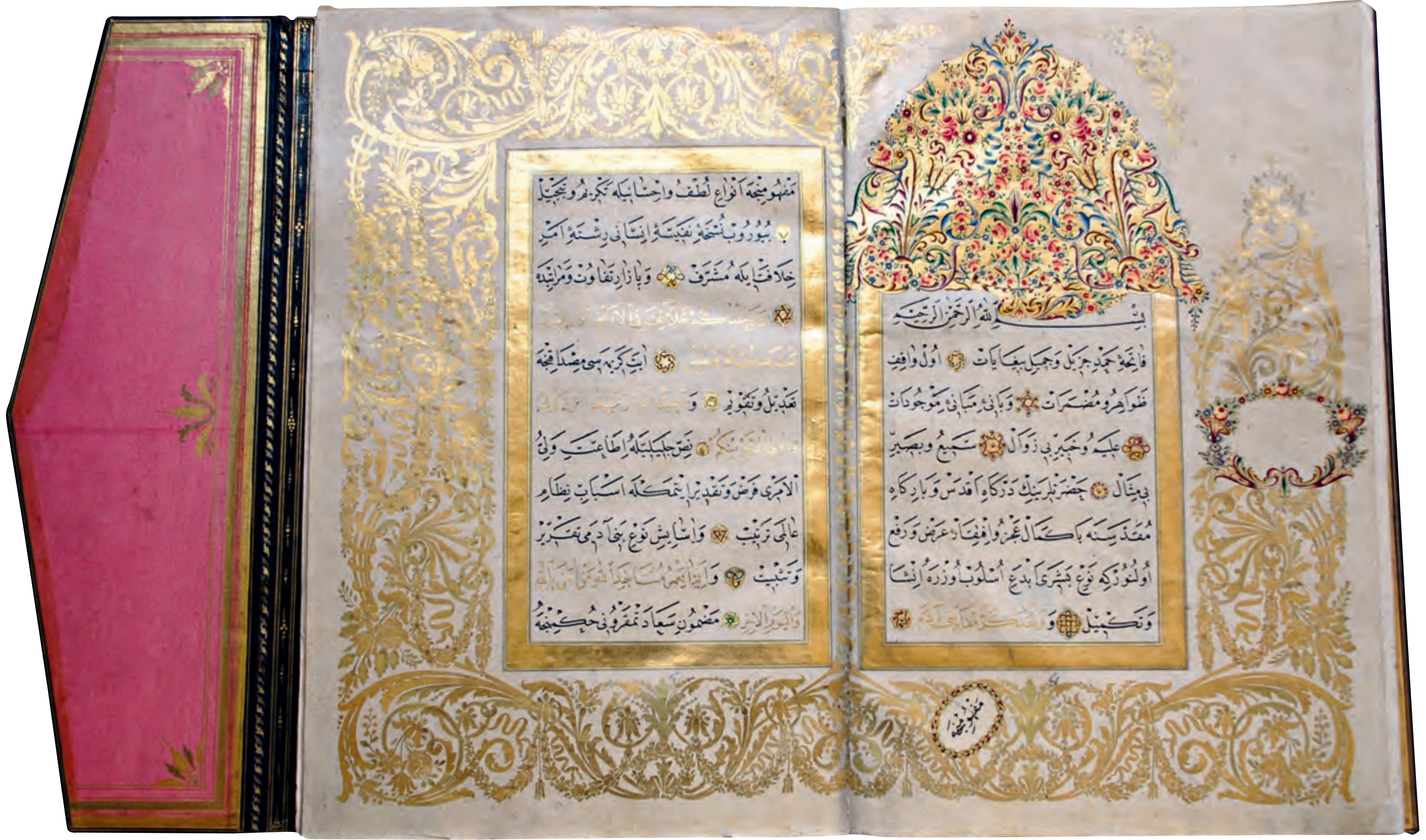
26- II. Mahmud'un vakfiyesi (VGMA, nr. 1468)

üzerinde varlıklarını sürdürmekle birlikte, bütün işlemleri fiilen nezaret bünyesinde oluşturulan birimler tarafından yürütülür hâle gelmiştir. Nezaretin gittikçe artan yetkileri ve genişleyen bürokratik yapısı vakıfların işleyişini olumsuz yönde etkilemiştir. Nezaretin elinde bulunan vakıflara ait paraların, başka amaçlarla kullanılması ve devlet bütçesindeki açıkların Evkaf Nezareti'nin uhdesinde toplanan vakıf gelirleri kullanılarak kapatılması gibi sebeplerle vakıf tesisler ihmale uğrayarak, önemli ölçüde zarar görmüş ve hizmetlerde ciddi aksamalar ortaya çıkmıştır.

İsmail Sıdkı, *Hâtırât* isimli küçük bir risale kaleme alarak nezaretin vakıflar açısından yol açtığı zararları dile getirmekte ve vakıfların yönetimi için halkın katılımının sağlanmasını önermektedir. Bu amaçla gayrimüslimlerde olduğu gibi cemaat meclislerinin yönetiminde "Hayrât-ı İslâmiye" idaresinin kurulmasını tavsiye etmektedir. Evkaf Nezareti'nin yerine ise sadece denetim yetkisi olan bir müfettişliğin kurulmasının yeterli olacağını, bu şekilde vakıfların daha etkin ve verimli bir yönetime kavuşabileceğini belirtmektedir.[45]

Vakıfların XIX. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren yaşadığı bu değişim ve dönüşümün İstanbul vakıfları üzerindeki etkisi büyüktür. Önceki dönemlerde yangınlar ve depremlerden zarar gören ancak zaman içinde yenilenen vakıf mülkler bu dönemde büyük bir ihmalin kurbanı olmuştur. Vakıfların gelir kaynaklarını oluşturan irili ufaklı birçok gayrimenkul zaman içinde bakımsızlıktan harap olmuş ve kaybolmuştur. Bunun yanında vakıflar bünyesinde hizmet veren çeşme, köprü, mektep, medrese, mescit, cami ve tekke gibi birçok yapının da yok olduğu

45 İsmail Sıdkı, *Memâlik-i Osmâniye'de Kâin Evkâfın Sûret-i İdaresi Hakkında Bazı Mütâlaâtı Hâvî Hâtırât*, İstanbul 1324.



27- II. Abdülhamid'in vakfiyesi (VGMA, nr. 181)

anlaşılmaktadır. Vakıf sisteminde yaşanan bu gerileme başta İstanbul olmak üzere, Osmanlı şehirlerinin fiziki altyapısına ve yaşam kalitesine de etki etmiştir.

Mübahat Kütükoğlu'nun İstanbul medreseleri ile ilgili araştırmalarında çeşitli tarihlerde çok sayıda medresenin yok olduğu veya binasının hizmet veremeyecek derecede harap vaziyette olduğu tespiti yapılmaktadır. Örnek olarak, Abdülhalim Efendi Medresesi'nin "1914'te müştemilatı ile birlikte harap olduğu, 13 Haziran 1918'deki Fatih yangınında ise arsa hâline geldiği", Ali Efendi Medresesi'nin "1914'te muhterik, arsa hâlinde görüldüğü" bilgisi verilmektedir. Aynı şekilde, Baba Mahmud Bekir Ağa Darülhadisi'nin "1914'te hazırlanan raporda evler arasına sıkışmış ve harap olduğu, 1918'de ise son derece harap bulunduğu" görülmektedir. Benzer olarak, Cafer Efendi Medresesi'nin "13 Haziran 1918 büyük Fatih yangınında yandığı", İshak Paşa Medresesi'nin "4 odadan ibaret ve ahşap olduğundan asrın ilk çeyreğinde kullanılamaz hâle gelmiş ve enkazdan ibaret kalmış olduğu" kaydedilmektedir.[46]

Benzer örnekler çeşme, tekke, cami, mescit, suyolu hizmet birimleri veya dükkân, çarşı, han, hamam gibi vakıflara gelir sağlayan yapılar için de verilebilir. Dolayısıyla, bu sürecin bütün vakıf eserlerde benzer tahribata sebep olduğunu söyleyebiliriz.

Bu dönemde vakıfların tahribatına yol açan bir başka gelişme; devletin yönetiminde ve şehir hizmetlerinde ortaya çıkan yeni idari yapılanmadır. Önceki dönemlerde vakıflar tarafından yürütülen birçok hizmetin yeni oluşturulan devlet kurumları veya belediyeler eliyle verilir hâle gelmesi birçok vakfın fonksiyonlarını kaybetmesine ve zaman içinde ortadan kalkmasına yol açmıştır. Özellikle eğitim, sağlık, bayındırlık alanlarında kurulan nezaretler eliyle oluşturulan yeni kurumların birçoğu masrafları hazineden karşılanan kamu kurumları olarak yapılandırılmıştır. Bu alanlarda hizmet veren ve yeni yapılanma içinde kendisine yer bulamayan vakıf yapılar ise ihtiyaç kalmadığı için ihmal edilmiş ve zaman içinde ortadan kalkmıştır. Vakıfların zarar görmesine yol açan bir diğer sebep özellikle devlet yönetiminde ve bürokraside güç kazanan pozitivist ve materyalist ideolojileri benimsemiş olan Batı yanlısı entelektüellerin vakıflara yönelik menfi tutumlarıdır. Buna Batılı devletlerin çeşitli

46 Mübahat S. Kütükoğlu, *1869'da Faal İstanbul Medreseleri*, İstanbul 1977, s. 24, 28, 31-34, 67.

sebeplerle vakıf sistemine yönelik olumsuz tavırlarını da ekleyebiliriz.

Son dönemde yaşanan bütün olumsuz gelişmelere rağmen vakıflar, varlıklarını ve hizmetlerini sürdürmüşlerdir. Gelişen siyasi, ekonomik ve sosyal şartlar neticesinde eski önemini ve merkezî rolünü kaybetmekle birlikte vakıfların özellikle dinî ve kültürel hizmetlerin yürütülmesinde etkin olmaya devam ettiklerini söyleyebiliriz. İhtiyaç duyulan bölgelerde yeni vakıflar kurulmuş, halk imkânları nispetinde vakıf ve hayır yapmaya devam etmiştir. XIX. yüzyılın sonlarında ve XX. yüzyılın ilk çeyreğinde, İstanbul'da yüzlerce yeni vakfın kurulduğunu söyleyebiliriz. Bu dönemde kurulan vakıflar vasıtasıyla yeni hayır eserleri yaptırılarak hizmete sunulduğu gibi eski vakıf eserlerin tamir ve ihyasına çalışıldığı da görülmektedir. Çeşitli sebeplerle kullanılamaz hâle gelen yüzlerce vakıf bina yeniden imar edilerek hizmete sokulmuştur.

Değişen ekonomik ve sosyal şartların bir neticesi olarak vakıf kurucuları arasında yeni ortaya çıkan zenginlerin de öne çıktığı görülmektedir. Son dönemdeki vakıf kurucuları üzerine yapılacak bir araştırma, Osmanlı toplumunda yaşanan değişimlerin toplumun değişik kesimlerinin ekonomik durumuna nasıl etki ettiğini ortaya çıkaracak bir çalışma olacaktır. Özellikle Kadıköy, Beşiktaş gibi gelişme gösteren yerleşim yerlerinde son dönemde etkin olan birçok kişinin irili ufaklı yüzlerce vakıf kurduğunu görmekteyiz.

1303-1307 (1886-1890) yıllarında Evkaf Nazırlığı görevinde bulunan Mustafa Nuri Paşa, vakıf yönetiminde ortaya çıkan durumu ağır bir şekilde eleştirmekte ve vakıfların karşı karşıya kaldığı yıkımı açık bir şekilde ortaya koymaktadır.[47] Mustafa Nuri Paşa'nın nazırlığı döneminde başta İstanbul olmak üzere birçok yerde çok sayıda cami, mescit, türbe, medrese, sebil, çeşme ve suyolları onarılmış, maaş veremeyecek durumdaki nezaretin borçları ödenmiş, atıl durumdaki vakıf malları işletilerek, yıkılmaktan kurtarılmıştır.[48]

II. Meşrutiyet Dönemi'nde Evkaf Nazırı olan Hammadîzade Halil Hamdi Paşa'nın da 1327 (1909-1910) bütçesiyle birlikte Sadaret'e sunduğu raporda vakıfların içinde bulunduğu durumu özetlediğini ve bunun çözümü için öneriler getirdiğini görmekteyiz.[49] Nazırlığı döneminde Halil Hamdi Paşa'nın Evkaf Nezareti'nin teşkilat yapısında köklü değişiklikler yaptığı ve vakıfları içine düştüğü durumdan çıkarmak için birçok yeni düzenlemeyi gündeme getirdiği görülmektedir. Önerileri arasında İstanbul, Galata, Beyoğlu, Üsküdar ve Kadıköy gibi yerlerdeki vakıf arazilerin tespiti ve bunların istibdal edilerek vakıflar için kaynak oluşturulması, evkafın çeşitli kurumlar tarafından gasp edilmiş olan haklarının ve hazineye intikal etmiş olan vakıfların iade edilmesi gibi hususlar da yer almaktadır. Haliç'te yapılan köprülerin iki yakada vakıf araziler üzerine istinat ettiği için vakıf sayılarak, evkafa devredilmesi gibi ilginç önerileri de bulunmaktadır.[50]

Şeyhülislam Mustafa Hayri Efendi de benzer görüşlere sahip bir kişi olarak, 1910'dan itibaren 6 yıl boyunca Evkaf Nazırlığı görevini de üstlenmiş ve vakıfların ıslahı yönünde ciddi çabalar ortaya koymuştur. Vakıf müzesi ve vakıf matbaasının kurulması, vakıf hanların yaptırılması, Vakıf Gurebâ Hastanesi için yeni binalar yaptırılması, vakıf kütüphanelerin daha iyi şartlara kavuşturulması onun nezareti döneminde gerçekleşmiştir. Bu dönemde vakıf binaların durum tespitinin yapıldığı ve harap vaziyette olanların yeniden kullanılabilir hâle getirilmeye çalışıldığı anlaşılmaktadır. Bütün bunlara ek olarak, birçok devlet adamından vakıfların ıslahı ve yönetimi konusunda görüş alınarak yapılacak düzenlemelerin sağlıklı bir zemine oturtulmasına çalışılmıştır.[51] Dönemin en önemli teşebbüsü ise vakıflar adına bir banka kurulması fikrinin ortaya atılmasıdır. O dönemde gerçekleştirilemeyen bu düşünce, Cumhuriyet döneminde 1954 yılında Vakıflar Bankası'nın kuruluşu ile hayata geçirilmiştir.

Ancak dönemin olumsuz şartları nedeniyle bütün bu teşebbüslerden beklenen sonuç alınamamıştır. XX. yüzyılın başlarında yaşanan savaşlar ve akabinde Osmanlı Devleti'nin sona ermesi sürecinde İstanbul vakıflarının da büyük zarar gördüğü, işlevini yerine getiremez hâle gelerek harabeye dönüştüğü söylenebilir. Yine de, bütün kayıplara rağmen Cumhuriyet dönemine intikal eden vakıf yapıların sayısı azımsanmayacak derecededir. Bunların birçoğu günümüzde de varlıklarını sürdürmekte ve eğitim, sağlık, turizm gibi alanlarda veya kültürel ve ticari amaçlarla değerlendirilmektedir.

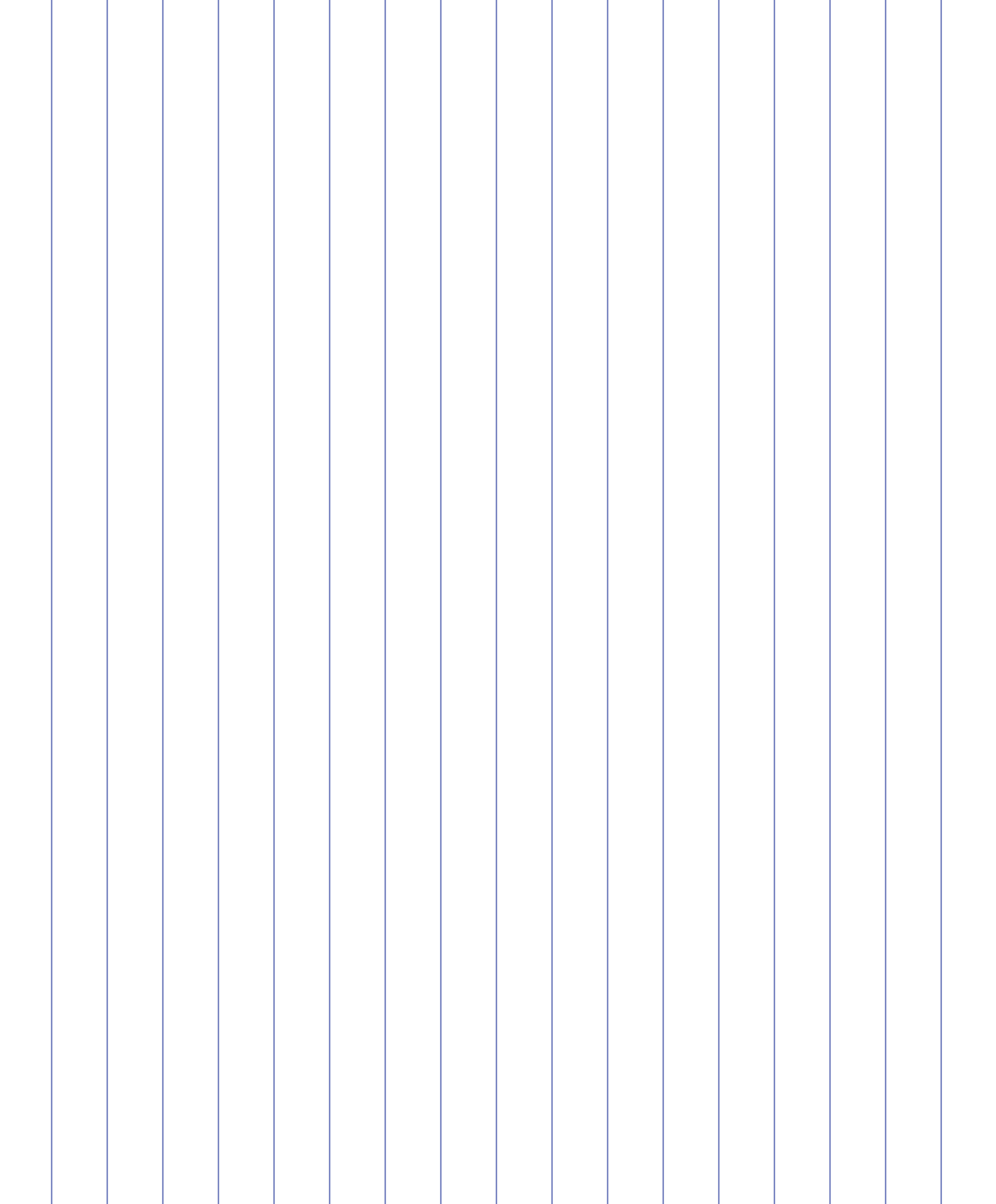
47 Bkz. Mustafa Nuri Paşa, *Netâyicü'l-vukūât*, haz. Neşet Çağatay, Ankara 1980, c. 3-4, s. 286-287.

48 Tahsin Özcan, "Mustafa Nuri Paşa", *DİA*, XXXI, 342-343.

49 Hammadîzade H. Hamdi Paşa, *Evkâf Hakkında Sadarete Takdim Edilen Lâyiha*, İstanbul 1327, s. 3.

50 Bkz. Osman Ergin, *Türk İmar Tarihinde Vakıflar, Belediyeler, Patrikhaneler*, İstanbul 1944, s. 46-47.

51 Bkz. Mehmet İpşirli, "Hayri Efendi, Mustafa", *DİA*, XVII, 62-64.



OSMANLI İSTANBUL'UNDA TİCARET, SANAYİ VE FİNANS

OSMANLI İSTANBUL'UNDA TİCARET

COŞKUN ÇAKIR*
YAKUP AKKUŞ**

GİRİŞ

İstanbul'un ticari tarihi hiç kuşkusuz Osmanlı Devleti'yle başlamamıştır. Osmanlılar üzerinde kurulduğu topraklarda var olan ticari birikimi, başta Selçuklu ve Bizans olmak üzere, tevarüs etmişlerdir. Osmanlı döneminde ticaret, değişen ve dönüşen bir dizi kurum eşliğinde imparatorluğun çöküşüne kadar gelişimini sürdürmüştür. İstanbul, bu gelişme sürecinin tamamında ayrık ve özel bir konuma sahiptir. İstanbul'un bu özelliği, nüfus yoğunluğu yüksek ve diğer kentlerden daha fazla miktarda askerî-idari kadro barındıran tüketici bir başkent olmasının yanında, uluslararası ticaret yollarının kesişme noktasında bulunmasından kaynaklanır.

Bu yazıda öncelikle İstanbul ticaretinin gelişmesinde önemli rolleri olan; Osmanlı merkezî idaresinin benimsediği iktisadi prensipler ile vakıflar ve kapitülasyonlar gibi kurumlar irdelenecek, ardından bu kurumların içerisinde yeşeren bedesten, kapan gibi ticari faaliyetlerin yürütüldüğü mekânlar ile ticaretle ilgi nezaretler, tüccar birlikleri ve ticaret odaları gibi diğer organizasyonlar ele alınacaktır. İç ve dış ticaretin uğrak yerleri olan gümrükler ve uygulanan gümrük politikaları ticari organizasyonlar çerçevesinde incelenecektir. Osmanlı İmparatorluğu'nun dış âlemle olan ekonomik-ticari ilişkilerinin arttığı ve girift bir hâl aldığı XIX. asırdaki mikro boyutlu kurumsal ve organizasyonel gelişmeler İstanbul özelinde açıklanmaya çalışılacaktır. Çalışmada son olarak, İstanbul ticaretinin Osmanlı ekonomisi ve ticareti içerisindeki makro boyutlu nitel ve nicel ağırlığı tartışılacaktır.

* İstanbul Şehir Üniversitesi
** Atatürk Üniversitesi

KURUMLAR VE İSTANBUL TİCARETİ

Osmanlı ticaretini şekillendiren ve ona yön veren kurumları[1] tartışmak, İstanbul'un ticari tarihini daha açık ve kapsamlı bir biçimde okumamızı sağlayacaktır. Osmanlı'nın ticari organizasyonunu ve sistemini belirleyen kurumlar arasında provizyonizm (iaşecilik), fiskalizm, gelenekçilik, ticaret kültürü ve dinî kurallar gibi informel kurumları; ticaret hukuku, uluslararası ticaret antlaşmaları, fiyat kontrolleri, gedikler ve vakıflar gibi formel kurumları sayabiliriz.

Osmanlı'nın İktisadi Prensipleri

Osmanlı ticaretinin hizmet ettiği iktisadi prensipler, öncelikli olarak halkın ihtiyacının karşılanması (provizyonizm), devletin işlerliğini ve etkinliğini sağlayacak olan geliri ençoklaştırma kaygısı (fiskalizm) ve son olarak kadimden beri uygulana gelen iktisadi politikaların ve rejimin devam ettirilmesidir (gelenekçilik).[2] İstanbul özelinde bu prensiplerin hepsi klasik dönemde kendini fazlasıyla hissettirmiştir. Zira İstanbul, beslenmesi gereken büyük bir kent, masraflarının karşılanması için yüklü miktarda gelire ihtiyacı olan bir idare merkezî ve siyasi-ekonomik

1 Kurum kavramı, toplumların öteden beri uygulaya geldikleri resmî (formel) ve resmî olmayan (informel) davranış kalıpları, normlar ve/veya kurallar biçiminde tanımlanabilir. Kurumlar birçok kısıtlamalar getirmekle birlikte, belirsizliği azaltıp toplumların gelişimine ön ayak olabilir. Kurumlar organizasyonların (kuruluşların) ortaya çıkışında ve gelişiminde etkilidir. Organizasyonlar da zaman içerisinde kurumsal değişimin temel unsurlarından biri haline gelebilir. Kısaca, North'un ifadesiyle; kurumlar oyunun kuralları; organizasyonlar da oyuncular/aktörler olarak ifade edilebilir. Ayrıntı için bkz. Douglass C. North, *Kurumlar, Kurumsal Değişim ve Ekonomik Performans*, çev. Gül Çağalı Güven, İstanbul 2010, s. 9-13 vd.

2 Mehmet Genç, "On Dokuzuncu Yüzyılda Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün Klasik Prensiplerindeki Değişmeler", *Divan: Disiplinlerarası Çalışmalar Dergisi*, 1999, c. 4, sy. 6, s. 1-8.


1- İstanbul mestçi esnafı (İntizâmî)


2- Derici esnafı (İntizâmî)


3- Sağrıcı esnafı (İntizâmî)


4- Sipahi pabucu diken esnaf kolu (İntizâmî)

sistemin devamlılığının-gücünün bir simgesiydi. Bu amaçlara uygun biçimde, Osmanlı'nın provizyonist ticaret geleneğinde malın iaşesi sağlanmadan ihraç edilmesi engellenirdi. Örneğin 1573'te yazılan bir emirde, İzmir'den İstanbul'a gelen balmumunun dışarıya gönderilmeyerek cari narh üzerinden mirî Mumhane'ye alınması, 1581'de derinin, ihtiyaçları olduğu için öncelikle ayakkabıcılara dağıtılması isteniyor, dışarıya satılması yasaklanıyordu.[3] 1728'de İstanbul'a gelen buğdayın yasa dışı yollarla Akdeniz'e ihraç edildiği anlaşıldığında, bu duruma göz yumanların şiddetle cezalandırılacağı uyarısı yapılıyordu.[4] Diğer taraftan, ticari ilişkileri sınırlayan ve kurallar koyan bu politikalar, Osmanlı geleneğinde ihracatın hep ikinci plana itildiği, sürekli biçimde ithalatın özendirildiği ya da genel anlamda ticaret kültürünün yerleşmediği anlamına gelmeyecektir. Bilakis Osmanlı idaresi öncelikle halkın refahı ve kamu maliyesinin işlerliği açısından iç ve dış ticarete önem vermiş, bu sektörlerin devamlılığını sağlamaya çalışmıştır. Konumu gereği, İstanbul'un ticareti de hem merkezî idare hem de yerli-yabancı tacirler için ayrı bir öneme sahiptir.

Osmanlı'da Müslüman tebaanın ticaretle meşgul olmadığı, tüm dönemlerde yabancıların veya gayrimüslim vatandaşların ticaret sektöründe aktif olduğu kanısı da doğru değildir. Örneğin, 1779-1781 yılları arasındaki deniz yoluyla yapılan iç ticaret kayıtlarına göre, İstanbul'a deniz taşımacılığı yapan tüccarın %71,7'si Müslümanlardan, %24,5'i Hristiyanlardan, %3,8'i ise Yahudîlerden oluşuyordu. İstanbul'a taşımacılık yapan bu Müslüman tacirlerin %84,3'ü Türktü. Hristiyan tüccarın büyük bir kısmını da Rumlar oluşturuyordu. Ayrıca 1782 yılına ait bir listeye göre, Karadeniz'den

3 Ahmed Refik [Altınay], *On Altıncı Asırda İstanbul Hayatı (1553-1591),* İstanbul 1935, s. 112-113, 119-121.

4 Ahmed Refik [Altınay], *Hicri On İkinci Asırda İstanbul Hayatı (1100-1200)*, İstanbul 1930, s. 102-103.



5- Meşin ve sahtiyan satan esnaf (İntizâmî)



6- Nalçacılar (İntizâmî)

İstanbul'a buğday getiren 56 tüccarın 55'i Türk ya da diğer Müslüman Osmanlı vatandaşlarıydı; 1'i ise Rumdu. Yine, 158 kişiden oluşan gemi kaptanlarının 136'sı Türk ya da diğer Müslümanlardan; 22'si ise Rumlardan oluşuyordu. XVIII. asırda İskenderiye, Kandiye ve Cezayir limanlarına mal taşıyan tüccarların çok büyük bir kısmı Türk ve diğer Müslüman tacirlerden oluşmaktaydı. Kısaca XVIII. asırda dış ticaret sektöründe yabancı tacirler etkinken, Osmanlı iç ticaretini yönlendirenler Müslüman Türklerdi.[5]

5 Daniel Panzac, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire during the 18th Century", *IJMES*, 1992, c. 24, sy. 2, s. 195, s. 199-200.



7- II. Mahmud'un, İstanbul'da ikamet eden, İran, Hindistan ve Avrupa'da ticaret yapan Yogi Aleksi oğluna imtiyazları, taşıyacağı mallar, gümrük tarifeleri, terekelerin taksimi, muhakeme edilmesi ile ilgili verdiği 1838 tarihli berat (BOA, MF, nr. 648/1)

Fetih Sonrası İstanbul Ticaretinde Yeni Düzenlemeler, Ahitnameler/Kapitülasyonlar ve Ticaret Hukuku

Fetihten sonra bilinçli bir *nüfus politikası*yla Galata bölgesinde yeni Türk mahalleleri kuruldu. Müslüman Türk nüfusu, kürkçü, bakırcı, abacı, ekmekçi gibi esnaf gruplarından ve Kasımpaşa'da kurulan tersanede çalışan denizcilerden oluşuyordu. Türkler ayrıca, Aksaray ve Beyazıt çevresiyle, Fatih Külliyesi ve Haliç yamaçlarına yerleştirildi. Ermeniler Samatya'ya, Rumlar ise Marmara sahiline ve Galata'ya yerleştirilmişti. Böylece Galata, XV. asrın sonlarına doğru, nüfus ve ekonomi bakımından büyük bir gelişme göstererek, zengin bir ticaret bölgesi konumuna yükseldi. Şehrin doğal limanı ve ticaretin merkezi olan Haliç ve yamaçları, fetihten sonra da bu özelliğini devam ettirdi.[6] II. Mehmed döneminde Marmara kıyısındaki eski limanlar, depolar, iskeleler önemlerini yitirerek Haliç'e taşındı. Ticaretin canlandırılması için alınan diğer bir önlem, Haliç boyunca sıralanan Odun, Unkapanı, Yemiş ve Mısır iskeleleriyle, dükkânların ve limanların onarılmasıydı.[7]

I. Dünya Savaşı'na kadar Osmanlı dış ticaretini *ahitnameler* belirlemiştir. Osmanlı ilk olarak Cenovalılara (1352), ikinci olarak da Venediklilere Anadolu'da ticaret yapma hakkı tanımıştı. Bu ayrıcalıklar Avrupalı tüccarlara cazip geldiğinden, bunlar, özellikle İstanbul ve İzmir gibi limanlarda ticarethaneler kurmuşlar ve konsolosluklar açmışlardı. Bizans döneminde, İstanbul ticaretinin en önemli unsurlarından biri olan Latin kolonileri, fetihten sonra da denizaşırı ticareti yönlendiriyorlardı.
II. Mehmed, Bizans döneminden beri Galata'nın sakinleri olan Cenovalılara mal ve can güvenliği ile ticaret serbestliği tanıdı. Yerleşikleri "zimmi" (gayrimüslim Osmanlı vatandaşı) statüsüne geçirirken, ticaret amaçlı gelenlere ayrıcalıklar sundu. Sonradan Galata sakinlerine, Floransalılar ve Endülüslü Araplar eklendi. 1463-1520 yılları arasında Galata'da kurulan Floransa ticaret firmaları ticari organizasyonun ve işlemlerin önemli bir kısmını oluşturuyordu. Örneğin, Galata'da yaşayan 70 kadar Floransalı tüccarın 1507 yılındaki yıllık ciroları 600.000 altına ulaşmıştı. XVI. asırda Floransalıların yerini artık Venedikli tacirler



8- II. Mahmud'un Avrupa, Acem ve Hindistan tüccarlarından Todori İstiyanoviç'e verdiği 3 Mart 1834 tarihli imtiyaz beratı (BOA, MF, nr. 795)

6 Gülberk Bilecik, "Fetihten Sonra İstanbul'da Ticaret Yapılarının Gelişimi", *Türkler*, ed. Hasan Celal Güzel v.dğr., İstanbul 2002, c. 10, s. 1412.

7 Süleyman Faruk Göncüoğlu, *Yolu İstanbul'dan Geçen Kervan'ın Sarayları*, İstanbul 2012, s. 104.


Léopold Roi des Belges.

A tous présens et à venir Salut.

[illegible] Traité d'Amitié, de Commerce et de Navigation, [illegible]

[illegible] Sublime Porte Ottomane [illegible]

Sa Majesté le très excellent, très puissant Léopold 1er Roi des Belges, [illegible]

9- Osmanlı Devleti ile Belçika arasında imzalanan 2 Ağustos 1838 tarihli ticaret ve dostluk antlaşması (BOA, MHD, nr. 55)



10a- Osmanlı Devleti ile Hollanda arasında imzalanan 1 Mayıs 1840 tarihli ticaret ve dostluk antlaşmasının mahfazası (BOA, MHD, nr. 67)

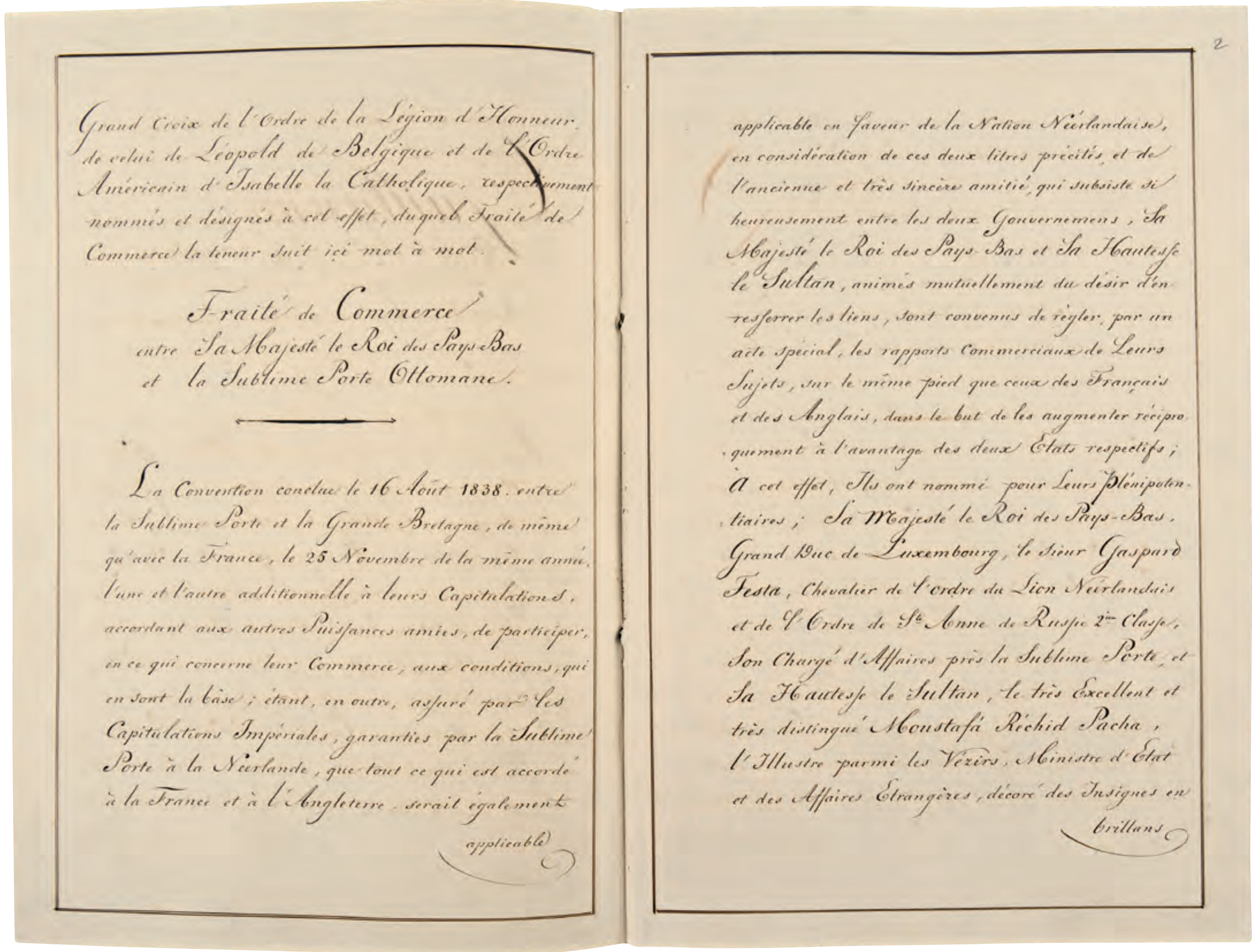
almıştı. Endülüslü Arapların yerleşmesi ise sürekli oldu. Endülüslüler, Galata'nın ticari hayatına ayrı bir canlılık katmışlardı.[8]

XVI. asrın ortalarına kadar Osmanlı Devleti'yle en geniş ticaret hacmine sahip ülke Venedik iken, bu asrın sonlarına doğru Osmanlılarla ticari ilişkilerde öne çıkan ve ticari imtiyazlar alan devlet Fransa olmuştur. Fransa'nın ardından İngiltere (1580) ve Hollanda da (1612) benzeri imtiyazlara kavuştu. XVIII. asırda Osmanlıların en fazla ticaret yaptığı ülke yine Fransa idi. İstanbul özelinde baktığımızda, 1776-1778 yıllarında İstanbul ticaretinin %44.1'ini Fransızlar gerçekleştiriyordu. Aynı yıllarda, İngilizlerin İstanbul ticaretindeki payı ise %24.4 idi.[9] 1740 tarihli ticaret antlaşmasıyla birlikte "en çok müsaadeye mazhar millet" statüsü ilk defa Fransızlara tanınmış oldu. Fransızlar bu antlaşma sayesinde yabancılara uygulanan en düşük gümrük oranına (%3) hak kazandılar. XVIII. asrın sonlarına doğru artık hem kara hem de deniz ticareti yapan Almanlar, Levant ticaretinde Fransızların yerini almışlardı. XIX. asra gelindiğinde İngiltere ve Avusturya Macaristan Osmanlı'nın en önemli ticaret ortakları arasında yer alıyordu. Bu dönemde İngiltere ile imzalanan serbest ticaret içerikli Balta Limanı Antlaşması'yla (1838) birlikte İngilizler, istedikleri yerde ticaret yapma hakkını elde ettiler. Balta Limanı Antlaşması sonucunda -aslında 1828'de afyon ve sonrasında zeytinyağı, sabun gibi mallar için kaldırılan- Yed-i Vahid sistemi de (devlet tekeli) ortadan kaldırılmış oldu.

Sonradan daha 1840'tan başlayarak 1858 yılına kadar, çeşitli devletlerle Balta Limanı Antlaşması'nı model alan serbest ticaret antlaşmaları yapıldı. İlki 1861 tarihinde Fransızlarla yapılan ve 1861-1868 yılları

8 Halil İnalcık, "Galata", *DBİst.A*, III, 349-350.

9 Panzac, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire", s. 192-193.


Grand Croix de l'Ordre de la Légion d'Honneur, de celui de Léopold de Belgique et de l'Ordre Américain d'Isabelle la Catholique, respectivement nommés et désignés à cet effet, duquel Traité de Commerce la teneur suit ici mot à mot.

Traité de Commerce
entre Sa Majesté le Roi des Pays-Bas
et la Sublime Porte Ottomane.

La Convention conclue le 16 Août 1838 entre la Sublime Porte et la Grande Bretagne, de même qu'avec la France, le 25 Novembre de la même année, l'une et l'autre additionnelle à leurs Capitulations, accordant aux autres Puissances amies, de participer, en ce qui concerne leur Commerce, aux conditions, qui en sont la base; étant, en outre, assuré par les Capitulations Impériales, garanties par la Sublime Porte à la Néerlande, que tout ce qui est accordé à la France et à l'Angleterre serait également
applicable

2

applicable en faveur de la Nation Néerlandaise, en considération de ces deux titres précités, et de l'ancienne et très sincère amitié, qui subsiste si heureusement entre les deux Gouvernemens, Sa Majesté le Roi des Pays Bas et Sa Hautesse le Sultan, animés mutuellement du désir d'en resserrer les liens, sont convenus de régler, par un acte spécial, les rapports commerciaux de leurs Sujets, sur le même pied que ceux des Français et des Anglais, dans le but de les augmenter réciproquement à l'avantage des deux Etats respectifs; A cet effet, Ils ont nommé pour Leurs Plénipotentiaires; Sa Majesté le Roi des Pays-Bas, Grand Duc de Luxembourg, le Sieur Gaspard Testa, Chevalier de l'Ordre du Lion Néerlandais et de l'Ordre de Ste Anne de Russie 2me Classe, Son Chargé d'Affaires près la Sublime Porte, et Sa Hautesse le Sultan, le très Excellent et très distingué Moustafa Réchid Pacha, l'Illustre parmi les Vezirs, Ministre d'Etat et des Affaires Etrangères, décoré des Insignes en
brillans

10b- Osmanlı Devleti ile Hollanda arasında imzalanan 1 Mayıs 1840 tarihli ticaret ve dostluk antlaşması (BOA, MHD, nr. 67)

arasında çok sayıda devlete teşmil edilen, aynı çerçevede Osmanlı ekonomisini Avrupa devletlerinin pazarı hâline getiren yeni kapitülasyonlar verildi. Nihayet XX. asrın başlarında İngiltere, Fransa, Almanya ve Avusturya devletleri Osmanlı ithalatının %75'ini, ihracatının ise %60-70'ini temsil ediyordu.[10]

Dış ticarette deniz taşımacılığı da ağırlıklı olarak kapitülasyon verilen devletlerin gemileri tarafından yapılıyordu. 1823 yılında Avrupa ile yapılan ticarette Osmanlı gemilerinin kullanılması kararlaştırılmışsa da buharlı gemilerin devreye girmesiyle bu kararın uygulanması imkânsız hâle geldi. XVIII. asrın sonuna doğru, İngiliz ve Fransız savaşından dolayı Ege Denizi'ndeki taşımacılığın büyük bir kısmı artık Rum gemileri tarafından yapılıyordu. XIX. asır ortalarına doğru gelindiğinde Avusturya, Rus ve Fransız şirketleri Marmara, İstanbul Boğazı ve İzmir Körfezi gibi yerlerde yolcu ve yük taşımacılığı yapıyorlardı. Bu dönemde, Şirket-i Hayriye ve ayrıca İdare-i Mahsusa kuruluşları deniz taşımacılığında önemli bir boşluğu dolduracaklardır.[11]

Osmanlı Devleti'nin yabancı devletlerle yoğun biçimde ticari ilişkiler içerisine girmesi, doğal olarak *ticari ihtilafları* da beraberinde getirecekti. Osmanlı vatandaşları ile kapitülasyon tanınan devletlerin vatandaşları arasında çıkan ihtilaflar mahallî kadılar tarafından çözülürdü. Dava konusunun 4.000 akçeyi geçmesi durumunda dava, merkeze (İstanbul) havale edilirdi. Bu koşulun uygulanması II. Mahmud döneminde meblağın 500 akçeye indirilmesine kadar aynen devam

10 Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1600-1914)*, çev. Ayşe Berktay v.dğr. İstanbul 2004, c. 2, s. 952.

11 Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı İktisadi Yapısı", *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi*, ed. Ekmeleddin İhsanoğlu, İstanbul 1994, c. 1, s. 596-597.

etmiştir. II. Mahmud döneminde, artan ticari ilişkiler ve kadıların ticari hukuk alanındaki yetersizlikleri sebebiyle, ticari davalar kısmen esnaf loncalarında kısmen de İhtisap Nezareti'nde görülüyordu. Yukarıda bahsedilen serbest ticaret antlaşmaları ticari ilişkileri daha da yoğunlaştırınca 1840'ta *ticaret mahkemeleri* kuruldu. İlk olarak İstanbul'da *Ticaret Nezareti*'ne bağlı biçimde bir mahkeme kurulmuştu. Ticaret Meclisi denilen bu mahkemenin başında Ticaret nazırı bulunuyordu. Üyeler ise loncalar ve tüccar temsilcilerinden oluşmaktaydı. 1848'de Karma Ticaret Mahkemesi oluşturuldu. Böylece üyeler arasına yabancı uyruklu tüccarlar da katılmış oluyordu. 1856'dan sonra Osmanlı ve yabancı uyruklu tüccarlar arasındaki ihtilaflara konsolos mahkemeleri bakmaya başladı. 1850'de *Ticaret Kanunu*, 1861'de ise *Ticaret Yargılama Kanunu* çıkarıldı. Sonradan Ticaret Temyiz Mahkemesi de İstanbul'da kuruldu. Ayrıca 1867'de Ticaret Nezareti'ne bağlı biçimde, ticaretin geliştirilmesi için Hayriye tüccarı tarafından oluşturulan bir komisyon teşkil edilmişti.[12]

İstanbul Ticaretinde Vergi Düzenlemeleri

İstanbul ticareti üzerinden iç ve dış ticaretle ilgili birçok vergiler alınmaktaydı. Örneğin, *ihtisabiye* ya da *ihtisap rüsumu* adıyla iç ticaretten alınan vergiler, İstanbul'da, diğer kentlere oranla çok yüksek bir gelir sağlıyordu. Limana gelen ve kapanlara alınan yağ, bal, un, hububat, kahve, ipek vb. mallar üzerinden ihtisap yanında, *imaliye*, *ruhsatiye*, *resm-i munzam* gibi vergiler kapanlarda tahsil ediliyordu. Bu işlemler ilk zamanlarda hazine adına kethüdalar tarafından yerine getirilmekteyken sonraki dönemlerde hazine açıkları yüzünden iltizam yöntemiyle yapılmaya başlandı. İstanbul'da *kantar* ve *esnaf rüsumu*, XIX. asrın ikinci yarısından sonra artık belediyenin sorumluluk alanına bırakılmış vergilerdi. İstanbul ticaretinde alışveriş konusu sadece mallar ve eşyalar değildi. Esirlerin alınıp satıldığı hanlarda (Esir Hanı), esirler üzerinden devlete beşte bir anlamına gelen *pençik* vergisi ödeniyordu. Dolayısıyla merkezî idare, esirlerin çarşı, pazarda değil hanlarda satılması konusunda hassasiyet gösteriyordu.[13]

İstanbul'daki emlakin büyük bir kısmı 1867 yılına kadar vakıfların elindeydi. Bunlardan *emlak ve akar vergisi* tahsil etmek üzere 1855'te Galata ve Beyoğlu



11- Seyyid Muhammed oğlu Seyyid Ömer'in her türlü şer'î ve örfi vergiden muaf olduğuna dair 1512 tarihli berat (BOA, A.DVN, nr. 1/13)

bölgesinde (VI. Daire Bölgesi) emlak ve nüfus sayımları yapıldı. Bununla birlikte, emlak ve akar vergisinin tahsiline *Dersaadet Vergisi* adıyla 1874-1875 mali yılında başlanabilmişti. Bu uygulamada, vakıflara ait mülkler, emlak vergisinden muaf tutuldu. Dersaadet Vergisi'nin kapsamında; arsa, arazi, hane olarak kullanılanlar yanında gelir getiren mülkler ve ticarethaneler bulunuyordu.[14] Tanzimat'tan sonra, ülkenin diğer vilayetlerinde hem emlak-akar vergisi hem de temettü

12 Coşkun Çakır, "19. Yüzyılda Osmanlı Ticareti ve Nizamnameleri", yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, 1990, s. 66-75.

13 Ahmed Refik [Altınay], *Hicri On Birinci Asırda İstanbul Hayatı (1000-1100),* İstanbul 1931, s. 54-55.

14 Şevket Kâmil Akar, "İstanbul'da Emlak ve Akar Vergisi Uygulaması: "Dersaadet Vergisi"", *Türkler*, ed. Hasan Celal Güzel v.dğr., İstanbul 2002, c. 14, s. 623-634.

İSTANBUL'UN BEDESTENLERİ

Ü. SERDAR SERDAROĞLU*

Bir şehrin ticari merkez olmasında etkili olan birçok unsur bulunmaktadır. Bu unsurların en önemlileri nüfus ve ticari mekânlardır. İstanbul şehrinin Osmanlılar tarafından yeniden imarında şehrin nüfusunu artırıcı çabalar ile ticaretin teşvik edilmesi politikaları birbirlerini doğrudan besleyen süreçler olarak görülmelidir. Fetih sonrası nüfus yoğunluğunun periyodik olarak artıp 30.000-40.000 dolaylarından XVI. yüzyıla gelindiğinde neredeyse yarım milyona ulaşmış olması,[1] İstanbul'un dünyadaki en önemli ticaret merkezlerinden birisi hâline gelmesinde önemli etkendir. Artan nüfus yoğunluğu hangi unsurlar üzerinde şekillendiğinde bir ticari hareketliliğe dönüşecektir, sorusunun cevabı ise ticari mekânlar ve onların özellikleri ile doğrudan ilişkilidir.

İstanbul'un uluslararası bir ticaret merkezi olmasında en etkili konuma sahip olan ticari yapısının temeli[2] ve âdeta bu yapının kalbi olarak görülebilecek unsuru bedestendir. Türkçe'de "bedesten" olarak kullanılan bu kavram, Arapça bez satılan yer olarak adlandırabileceğimiz "bezzazistân" kelimesinden ileri gelmekte ve özellikle Osmanlı dönemi için kumaş loncasının (bez satanların) merkezi olmakla beraber, içerisinde mücevher, silah ve kumaş gibi birçok ürünün de satıldığı ticaret merkezlerini tanımlamaktadır.[3] Selçuklular döneminde ilk belirtileri hissedilen, ancak temelde Osmanlı İmparatorluğu devrinde ortaya çıktığı bilinen bir ticari yapı çeşidi[4] olan bedestenler "vakıf-imaret" sistemi içerisinde şekillenmektedir. Bu sisteme göre ticari mekânlar cami çevresine yakın, güvenli ve işlek bir alana kurulurdu. Osmanlı başkenti İstanbul'un Büyük Çarşı'sını (Kapalıçarşı) oluşturan bedestenler de cami çevresinde ve Bizans döneminin aksine şehrin daha yüksek bir mevkisinde konumlandırılmıştı.

Genel manada çarşılar; özelde ise bedestenler; insanlar arası mesafeyi yok eden ve iktisadi anlamda canlılığı bir merkezde toplayarak ticareti olabildiğince artıran yegâne alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu manada Osmanlı Devleti için iktisadi ve sosyal etkileşimi sağlayan bir alan olarak bedestenler, cami ve mescit ile birlikte âdeta şehrin merkezini oluşturma gibi bir özelliği de içerisinde barındırmaktadır.[5] İstanbul bedestenlerinin şehrin ticari hayatına yön vermek gibi bir kuruluş gayesi etrafında şekillenmesi, beraberinde önemli etkileri olabilecek birçok özelliği ile anılmasına neden olmuştur. Osmanlı'nın ilk bedestenleri (Cevahir, Sandal ve Galata bedestenleri) için kuruldukları dönem itibarıyla sembolik bir değer taşıma, ayırt edicilik içerme, yönetsel manada vakıf yönetiminin bir parçası ve nihayet ekonomik hayatın en önemli sahnesi konumunda olma özelliklerine sahip oldukları söylenebilir.

Sahip oldukları önemli özellikler sayesinde İstanbul Kapalıçarşı'sının günümüz hâlini almasını sağlayan en önemli ticaret yapıları bahsi geçen bu ilk bedestenlerdir. Günümüze kadar çeşitli işlev ve yapısal değişiklik geçirerek ticari faaliyetlere merkezlik yapmaya devam eden bu üç bedestenin ilki Eski-İç Bedesten olarak da anılan Cevahir Bedesteni'dir. Cevahir Bedesteni, İnalcık'ın deyimi ile söyleyecek olursak Fatih Sultan Mehmed'in fermanıyla (Bedestenler ancak padişah fermanı veya vezir hükmü ile kurulabilirdi.) şehrin ekonomisini güçlendirmek ve fetih sırasında tahribat gören İstanbul'un ekonomik çehresini düzeltmek amacıyla 1461 yılında inşa edilmiştir.[6] 1336 m²'lik bir alana yayılan Cevahir Bedesteni, İstanbul Kapalıçarşı'sının merkezi konumunda, günümüzde ise çarşının batısındaki Sahaflar Çarşısı'na yakın bir konumda bulunmaktadır.[7] XV. yüzyıl için fetih sonrası hem siyasi hem de ekonomik bakımlardan âdeta yerleşikliğin sembolü olarak değerlendirilebilecek olan ilk İstanbul bedesteni dört temel ekonomik işlev üzerine örgütlenmiştir. Cevahir Bedesteni hem depo hem de perakende satış yapılan bir çarşı hem de kervan hazırlıklarının yapıldığı yer olması bakımından uluslararası ticaret işlemlerinin sürdürüldüğü bir lojistik üs, esnaf loncalarının yönetimlerinin bulunduğu idari bir merkez ve nihayet tüccarların değerli mal-evraklarının saklandığı bir banka durumundadır.[8] Cevahir Bedesteni,

* İstanbul Üniversitesi

1 Halil İnalcık, *Devlet-i Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar*, İstanbul 2009, c. 1, s. 124-125.

2 Mustafa Cezar, *Typical Commercial Buildings of the Ottoman Classical Period and the Ottoman Construction System*, İstanbul 1983, s. 21.

3 Semavi Eyice, "Bedesten", *DİA*, V, 302-303.

4 Eyice, "Bedesten", V, 304.

5 Yunus Koç, "Osmanlı'da Kent İskanı ve Demografisi", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 2005, c. 3, sy. 6, s. 167-169; Özer Ergenç, "Osmanlı Şehirlerinde Esnaf Örgütlerinin Fiziki Yapıya Etkisi", *Birinci Uluslararası Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi Kongresi*, ed. Osman Okyar ve Halil İnalcık, Ankara 1980, s. 106.

6 Halil İnalcık, "İstanbul'un İncisi: Bedesten", *İktisat ve Din*, ed. Mustafa Özel, İstanbul 1997, s. 120-121.

7 Önder Küçükerman, Kenan Mortan, *Kapalıçarşı*, Ankara 2007, s. 95.

8 İnalcık, "İstanbul'un İncisi: Bedesten", s.121-122; Eyice, "Bedesten", V, 303-304.



12- II. Mahmud'un cülusu münasebetiyle Saltı veled-i Yasef ve İsrael veled-i Yasef'in evlatlarının muafnamelerinin yenilendiğine dair berat (BOA, MF, nr. 555/1)

vergisi tahsil edilirken, İstanbul'da temettü vergisi yerine "esnaf tezkiresi" alınmaktaydı. 1909 yılından itibaren esnaf tezkiresi lağvedildi ve 1910 yılından itibaren İstanbul'da da temettü vergisi uygulamasına başlandı. Ayrıca 1910 yılında yayınlanan *Müsakkafat Kanunu* gereğince, kurulacak olan komisyonlar tarafından müsakkafat (ev, han, dükkân vs.) yeniden tahrir edilecek ve bunların tahmin edilen brüt hasılatı üzerinden %12 oranında vergi alınacaktı. Üzerinde bina olmadığı hâlde ticaret ve sanat amaçlı kullanılan arsalar da %12'lik vergiye tâbiydi. Bununla birlikte, değirmen, fabrika ve imalathane olarak kullanılan taş binalar ile kalem odası, ticarethane, depo, mağaza, dükkân vesair amaçlı kullanılmayan ahşap binalar %9 oranında vergilendirilecekti.[15]

Osmanlı gümrük geleneğinde kara ya da deniz yoluyla iç ve dış gümrüklere gelen mallardan *masdariye* (ithalat vergisi), gümrükten çıkan mallardan *reftiye* (ihracat vergisi) ve gümrükten geçen mallardan *transit ya da geçiş vergisi (bac-ı ubur*) alınmaktaydı. XVII. asrın sonları ve XVIII. asırda İstanbul ticareti, devletin siyasi ve sosyal vaziyeti gibi karmakarışıktı. Gümrüklerde kaçakçılık yapılıyor, gümrük memurlarının sayısındaki artışla birlikte dışarıdan mal getiren tüccara yapılan bürokratik eziyetler de artıyor ve eski usule dayanarak fazlaca masdariye alınıyordu. Ayrıca gümrük memurları *pişkeş* adıyla tacirlerin bazı mallarını alır ve gemi boşaldığında ise *tezkire akçesi* adıyla yirmişer kuruşluk yasal olmayan bedeller tahsil ederlerdi.[16] XVIII. asırda büyük limanlarının hepsinde paşalar tarafından yabancı tüccardan illegal biçimde tahsil edilen diğer bir vergi *avania* idi.[17] Bunun yanında, kaçakçılık da XVI. asrın başlarından beri Osmanlı idaresinin en önemli problemlerinden biriydi. İhraç yasakları, kaçakçılık faaliyetlerinin artmasına sebep oluyordu.

1617 yılının sonunda İstanbul, Galata, Üsküdar ve Haslar kadılarına gönderilen bir emre göre, İstanbul'a mal getiren gemilerden gümrüğü verilen emtianın masdariyeleri Sultanahmet Camii'ne vakfedilmişti.[18] 1755 tarihli bir ahkâm kaydına göre de, Galata haslarına bağlı ihtisap mukataasına ait Galata ve bağlı iskelelerinde yük boşaltan güverteli gemilerden *resm-i dümen* ve *resm-i liman* alınmaktaydı. İstanbul ve Üsküdar iskelelerinde ise

15 Bkz. BOA, Y.EE.d 350, H. 1328 (1910-11).

16 Ahmed Refik, "On İkinci Asırda İstanbul'da Gümrük ve Ticaret", *Dârülfünûn Edebiyat Fakültesi Mecmuası*, 1340 (1924), s. 247-252.

17 İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi,* c. 2, s. 819.

18 Ahmed Refik, *Hicri On Birinci Asırda İstanbul Hayatı*, s. 51.



1- Eski bedesten ehlinin 1582 şenliğindeki geçit töreni (İntizâmî)

dükkânların yanı sıra özellikle altın, gümüş, para ile değerli evrakların saklandığı birçok kiralık dolap ve kasalardan oluşmaktaydı. Bu kasaların yanında çeşitli emtia ambarlarının da bulunması bedestenin sahip olduğu ekonomik işlevin göstergesidir.[9] Eski Bedesten içerisinde ilk dönemde 124 sabit dükkân, dışında ise 72 dükkân olduğu bilinmektedir. Bu dükkân sayıları 1520'lere gelindiğinde ise bedesten içinde 126 dışında ise 782 gibi bir rakama ulaşmış olması ticari etkinliğin bedesten merkezli artmış olduğunu göstermektedir. Ticari yoğunluğun bu düzeyde artması dükkân talebini de artırmış; artan bu talep, dükkân devir ücretlerini (hava parası) de artırmıştır. Sandal Bedesteni'nin kurulduğu 1520 tarihine kadar bu talep ve kira artışları devam etmiştir.[10]

Artan ticari faaliyetler ve ortaya çıkan ihtiyaç neticesinde Cevahir Bedesteni'nin doğusuna Kanunî Sultan Süleyman tarafından değerli dokuma ürünlerinin satış yeri olması amacıyla 1520 tarihinde[11] Sandal Bedesteni veya diğer ismiyle Yeni Bedesten inşa ettirilmiştir. Nitekim "sandal" ismi de bir Hint kumaş cinsinin adıdır. Yaklaşık olarak 1,280 m²'lik bir alana

9 Osman Nuri Ergin, "Bedestan", *İA*, II, 440.

10 İnalcık, "İstanbul'un İncisi: Bedesten", s. 125-126.

11 Sandal Bedesteninin kuruluş tarihi ile ilgili literatürde çeşitli tartışmalar bulunmaktadır. Kimi uzmanlar Sandal Bedesteni'nin Fatih devri yapısı olduğunu da iddia etmektedir.



13- II. Mahmud'un, Kayserili Hızıroğlu Agop'a Avrupa tüccarlığı verilmesiyle ilgili 1824 tarihli beratı (BOA, MF, nr. 620)

Galata muhtesipleri tarafından sadece resm-i dümen alınmaktaydı. 1713'ten itibaren İstanbul, Galata, Eyüp ve Üsküdar iskelelerinin bahsi geçen gelirleri yine Sultanahmet Camii Vakfı'na bırakılmıştı.[19]

19 Ahmet Tabakoğlu v.dğr. (haz.), *İstanbul Ahkâm Defterleri: İstanbul Ticaret Tarihi,* İstanbul 1997, c. 1, s. 85-86.

Gümrük resimleri II. Mehmed döneminde genel anlamda %2 ila %5 arasında uygulanıyordu. XVI. asrın sonlarında %3 olarak belirlenmişti. 1764 tarihli bir kayda göre, İstanbul'a getirilen meyveler üzerinden %3 akçe gümrük vergisi ve %1 akçe *zarar-ı kasabiye* olmak üzere %4 akçe vergi alınıyordu. Müslüman olmayan tüccardan ise %4 akçe gümrük ve %1 akçe zarar-ı kasabiye olmak üzere toplam %5 akçe vergi alınmaktaydı.[20] Balta Limanı Antlaşması'yla birlikte ihracat resimlerinin oranı toplamda %12, ithalat resimleri toplamda %5, transit resmi ise %3 olarak belirlendi. 1861'de ihracat resimleri %8'e düşürüldü. Bu tarihten itibaren her yıl %1 oranında azaltılacak, sekizinci yılda (1869) %1 olarak alınacaktı. İhracat resimlerinin büyük oranda düşürülmüş olması Osmanlı iktisadi prensiplerinden provizyonizmin artık ciddi anlamda terk edildiğini göstermektedir. İthalat resmi ise %8'e çıkarılmıştı. Bu artıştan dolayı, en büyük ithalat limanı olan İstanbul'da ithalat üzerinden elde edilecek gelirin artmış olduğu tahmin edilebilir. Transit resmi ise 1861'de %2 olacak, 1868'in sonunda %1'e düşürülecekti. İttihat ve Terakki'nin korumacı politikaları eşliğinde, 1914'te gümrük resimleri %15'e yükseltilmişti.

Fiyat Kontrolleri: Narh

Fetihten sonra yapılan ilk işlerden biri, esnafın denetlenmesi ve narh uygulaması olmuştur. Fiyat artışlarının olumsuz etkilerini bertaraf etmek amacıyla devlet tarafından maliyetin üstünde belli bir kâr haddi dikkate alınarak belirlenmiş fiyatlar *narh* adıyla anılmaktadır. İstanbul'da tabii (kuraklıklar, aşırı yağışlar vs.), siyasi ve iktisadi sebeplerden dolayı önemli fiyat artışları yaşanabiliyordu. İktisadi açıdan, tağşiş (devalüasyon) uygulaması da fiyatlarda önemli artışlara sebep oluyordu. Nitekim Osmanlı merkez idaresi her tağşiş uygulaması ya da sikke yenilemesi durumunda narh fiyatları belirlemiştir.[21]

Narh uygulaması modern zamanlardakine benzer biçimde; *tavan fiyat* ve *taban fiyat politikaları* şeklinde yapılmaktaydı. Örneğin, tüketiciyi korumak amaçlandığında, tüketiciye satılabilecek en yüksek (tavan) fiyat belirleniyordu. Tüketiciye mal satarken bu fiyatın (tavanın) üstünde satış yapmak yasaklanıyordu. Ham madde satın alan esnaf da,

20 Tabakoğlu v.dğr. (haz.), *İstanbul Ticaret Tarihi*, s. 222.

21 Narh konusunda ayrıntı için bkz. Halil Sahillioğlu, "Osmanlılar'da Narh Müessesesi ve 1525 Yılı Sonunda İstanbul'da Fiyatlar", *BTTD*, 1967, sy. 1, s. 36-38; Mübahat S. Kütükoğlu, "1009 (1600) Tarihli Narh Defterine Göre İstanbul'da Çeşitli Eşya ve Hizmet Fiyatları", *TED,* 1978, sy. 9, s. 1-6.

yayılmış olan Sandal Bedesteni içinde hücreler bulunmamakta; bu durum bedestenin değerli eşyaları depolama fonksiyonunun bulunmadığını göstermektedir. Du Loir'in seyahatnamesinden öğrendiğimiz kadarıyla Sandal Bedesteni'nde kumaş veya dokuma ürünlerinin yanında değerli kaplar, kılıçlar, halılar ve at arabaları için eyer ve koşum malzemeleri de satılırdı.[12] Satılan bu malzemelerin çeşitliliği yanında; Sandal Bedesteni'nin etrafında bir mezat alanının bulunması ile korunaklı bir yapı olarak inşa edilmesi tüccar grubunun güvenini sağlamış, İstanbul'daki ticari faaliyetlerin daha da yoğunlaşması sonucunu doğurmuştur.

Osmanlı Dönemi İstanbul'unda inşa edilmiş üçüncü ve son bedesten ise tarihî yarımadanın dışında Galata semtinde bulunmaktadır. Bu nedenle Galata Bedesteni ismiyle anılan bu yapı, XV. yüzyılın ikinci yarısında Fatih Sultan Mehmed tarafından yaptırılmıştır. Galata semtinin uluslararası ticari bir merkez olarak konumlanması nedeniyle bu bedestende; şehre gelen mallar depolanır ve satılırdı. İstanbul'un diğer bedestenlerine nazaran daha ufak bir alana yayılmış bulunmasına rağmen bedestenin iki katlı ve dışa bakan dükkânlara sahip olması etrafında bir ticari hayatın canlanmasında fazlasıyla etkili olmuştur.[13]

Mimari açıdan bedestenlerin özellikleri onların ticari işlevlerini yansıtan ve destekleyen mahiyettedir. Uzun ömürlülüğü sağlaması bakımından sağlam bir taş yapı olarak inşa edilen

12 Eyice, "Bedesten", V, 307.

13 Eyice, "Bedesten", V, 306.



2- Kuyumcular (İntizâmî)

bedestenler; yüksek duvarlı, az pencereli ve demir kaplamalı sağlam kapıları ile dikkat çekmektedir. Tıpkı camilerde olduğu gibi bedestenler de çok kubbeli bir yapı olarak genellikle kare ya da dikdörtgen şeklinde inşa edilmiştir. Cevahir Bedesteni 15, Sandal Bedesteni 20 ve Galata Bedesteni ise 9 kubbeli olarak inşa edilmiştir. Cevahir ve Sandal bedestenlerinin dört farklı girişi; yani dört ayrı kapısı bulunmaktadır. Bu farklı giriş noktalarından dışarıya açılan sokaklar üzerine inşa edilen dükkânların birleşimiyle günümüz Kapalıçarşı'sı oluşmuş ve bu çarşı, iki bedestenin etrafında gelişmiştir. İstanbul'un ilk bedestenleri yüksek duvarları ve kubbeli yapısıyla âdeta birer iç kale gibi İstanbul Kapalıçarşı'sının en fark edilir yapıları unvanını günümüzde dahi taşımaktadır.[14]

Ekonomik ve mimari özellikleriyle bu iki bedestenin etrafında şekillenen İstanbul Büyük Çarşı'sı aslında bir bedestenler çarşısı olarak nitelendirilebilir. Büyük Çarşı veya yaygın olarak bilinen ismiyle İstanbul Kapalıçarşı'sı bedestenler etrafındaki sokaklarda faaliyet gösteren dükkân ve hanların oluşturduğu bir yapıdır. İstanbul bedestenlerinin ticaretin merkezi olmaları diğer ticaret mekânlarının da onların etrafında şekillenmesi sonucunu doğurmuştur. Buna göre Cevahir ve Sandal bedestenleri arasında bulunan sokaklara açılan dükkânlar ve bu bedestenlerin etrafında inşa edilen hanlar, gelişen ticaretin göstergesi

14 İnalcık, "İstanbul'un İncisi: Bedesten", s. 122-123; E. Hakkı Ayverdi, İ. Aydın Yüksel, *İlk 250 Senenin Osmanlı Mimarisi*, İstanbul 1976, s. 133-134; Eyice, "Bedesten", V, 304; Küçükerman, Mortan, *Kapalıçarşı*, s. 130.

Tablo 1- İstanbul'da bazı gıda maddelerinin narh fiyatları (1525-1834)

(Akçe/Kıyye)								
Yıllar	Un	Ekmek	Koyun Eti	Sığır Eti	Don Yağı	Zeytinyağı	Tuz	Mum
1525	0.9	0.8	2	1		4.5	1.3	16
1558		0.7				4.8		
1600	3.3	2.3	8	5		18.5		
1624	3	2.7	8	7	15	18	1	20
1657	5.3	3.1	11					
1693	6	4.7	14.3			25		
1722	5					26		
1776	12	8				57.5		
1792	19	11	43.3		81	67	10	95
1800	23	15	42.8	24	58			70
1834			265.5			345		

***Kaynaklar ve notlar için bkz. Tablo Ek 1.**

müşteri (tüketici) konumunda olduğundan ham madde alımında tavan fiyat belirleniyordu. Satış yapan esnafı (üreticiyi) korumak amacıyla narh fiyatı belirlendiğinde ise, asgari (taban) fiyat belirleniyordu. Böylece alış yapanların, belirlenen bu asgari fiyatın (tabanın) altında esnafa teklif sunmaları önlenmiş oluyordu.

Merkezî idare narh uygulamasında fiyat birliğini de amaçlamaktaydı. 1593 yılının sonunda padişah fermanı ile Galata, Haslar ve Üsküdar kadılarına yazılan emirde, bu kazalarda narh fiyatının yüksek tutulması sebebiyle -aslında İstanbul'a gelecek olan- meyve gemilerinin bu iskelelere yanaştığı ve dolayısıyla İstanbul'da meyve darlığı çekildiği belirtiliyordu. Bu sebeple meyve gemilerinin Üsküdar, Galata, Tophane ve Eyüp iskelelerine yanaşmayıp İstanbul Muhtesip İskelesi'ne yanaşması ve bahsi geçen kazalardaki narhın da İstanbul narhına uygun biçimde ayarlanması emredilmişti.[22]

Narh tespiti, İstanbul kadısının göreviydi. *Kadı*nın bu konudaki en önemli yardımcısı ve narh sonrası denetim yapan görevli, *muhtesip* idi. XIX. asrın ortalarından itibaren, diğer ekonomik kurumlarla birlikte narh uygulaması da çökmeye başladı. İstanbul'da, 1856'da et ve diğer bazı gıda maddeleri üzerinden narh kaldırıldı. 1870'lerden sonra da, ekmek dışında narh uygulanmadı.

Diğer taraftan, bu durum merkezî idarenin fiyat artışlarını kontrol etmediği anlamına gelmeyecektir.

Tablo 2- İstanbul'da ayakkabı narh fiyatları (1600-1804)

(Akçe)			
Ayakkabı Çeşitleri	Yıllar		
	1600	1624	1799-1804
Ula Kaba Rüzgâr Mest	30	30	210
Ula Kaba Rüzgâr Pabuç	55	60	225
Ula Orta Mest	25	27	195
Ulu Ayak Mest	30	35	210
Ulu Ayak Pabuç	55	65	300

***Kaynaklar:** Mübahat S. Kütükoğlu, "1624 Sikke Tashihinin Ardından Hazırlanan Narh Defterleri", *TD*, 1984, sy. 34, s. 129-130; Kütükoğlu, "1009 (1600) Tarihli Narh Defterine Göre İstanbul'da Çeşitli Eşya ve Hizmet Fiyatları", s. 31-32; Salih Aynural, "Selim III Döneminde İstanbul'da İktisadi Hayat", doktora tezi, İstanbul Üniversitesi, 1989, s. 157.

Örneğin, 1917 yılında zeytinyağının kıyyesi[23]* serbest piyasada 140 kuruşa satılırken, merkezî idarenin müdahalesiyle, 88 kuruştan tevzi edilmişti/dağıtılmıştı.[24]

Özet biçimde düzenlenmiş Tablo 1, ortalama 30 yıl arayla bazı gıda maddelerinin İstanbul için belirlenmiş narh fiyatlarını göstermektedir. Tablo 1'in 1524-1836 yılları arasındaki fiyatları gösteren ayrıntılı hâli, çalışmanın EKLER kısmında (Tablo 1) sunulmuştur.

Dönem sonuna doğru nüfusu artan İstanbul'da gıda maddelerinin fiyatlarındaki artışlar da doğaldır. Tabii ki narh fiyatlarındaki bu artışların tek sebebi nüfus artışı değildi. Örneğin İstanbul'da 1580'lerde

22 Ahmed Refik, *Hicri On Birinci Asırda İstanbul Hayatı*, s. 10-11.

23 1 Kıyye (okka) = 1283 gr'dır.

24 Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, Ankara 1994, s. 40, 44, 50-51.



3- Kapalıçarşı (Allom)

olmakla beraber Kapalıçarşı'nın da nasıl meydana geldiğini tasvir etmektedir. Zamanla iki bedesten, Kapalıçarşı'nın içerisinde kalmış ve işlevlerini ifa etmeye devam etmişlerdir. Bedestenler, içerisinde satılan mücevher, altın, değerli kumaş ve ipekli ürünler, silah, şal ve kürkler, halı ve nihayet birçok farklı ürün ile şehrin ticari kalbi olan bir merkezin ve "vakıf-imaret" sisteminin en önemli iktisadi unsurudur.

Bedestenlerin taşıdıkları bu işlevler sayesinde şehirler için ayırt edici özellikleri ticari ve son kertede ekonomik temeldedir. Bir Osmanlı şehrinde bedesten inşa edilmiş ise bu durum o şehir için ayırt edici bir özellik olarak sayılmaktadır. Bahsi geçen bu ayırt edici özellik, bedesten olan şehrin uluslararası ticaret merkezi konumunda olmasını veya bu konuma çıkartılmak istenmesini temsil etmektedir. Evliya Çelebi, seyahatnamesinde bu ticari sebepten ötürü XVII. yüzyıl Osmanlı kentlerini bedestenli ve bedestensiz olmak üzere ikiye ayırır. İstanbul, Osmanlı Devleti'nin payitaht merkezi olarak bedesteni en büyük olan şehir konumundadır. Hatta İstanbul, sahip olduğu Cevahir, Sandal ve Galata bedestenleri ile ticari anlamda üç bedestene sahip olan yegâne merkez konumundadır.[15]

Bu üç bedestenin günümüzde ne durumda oldukları üzerinde durulması gereken bir konudur. Cevahir ve Sandal bedestenleri tarihte birçok yangın geçirmiş olmasına rağmen hâlihazırda İstanbul Kapalıçarşı'sı içerisinde işlevlerini yerine getirmektedir. Bu işlev eskisine nazaran değişmiş; Osmanlı döneminde büyük ticari işlerin yapıldığı bir merkez olma konumu, yerini turizm odaklı bir merkez konumuna bırakmıştır. Cevahir Bedesteni şu anda her meslek koluna ait dükkânlarla dolu bir merkez olarak görülürken, uzun yıllar İstanbul Belediyesi tarafından bir mezat alanı olarak kullanılan Sandal Bedesteni, günümüzde vitrinli dükkânlar ile donatılmıştır.[16] Galata Bedesteni ise şu anda ciddi yıpranmışlık içerisinde olmakla

15 Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu: Klasik Çağ (1300-1600)*, İstanbul 2006, s. 149.

16 Semavi Eyice, "Büyük Çarşı", *DİA*, VI, 512.

Tablo 3- İstanbul'da perakende cari fiyatlar (1914-1919)

Yıllık Ortalama (Kuruş/Kıyye)							
Yıllar	Ekmek		Koyun Eti		Un	Zeytinyağı	Tuz
	Serbest	Tevziye Tâbi	Serbest	Tevziye Tâbi			
1914	1.25		7.0		1.75	8.0	1.5
1915	1.65		8.5		2.3	14.5	1.5
1916	9.5	1.6	16		12	25	2.0
1917	18	2.5	35	30	30	88	2.5
1918	34	2.5	125	50	45	160	4.5
1919	13		70		20	115	12

***Kaynak:** Eldem, *Harp ve Mütareke Yılları*, s. 50-51.

(özellikle 1588) yaşanan kıtlıklar fiyatların artmasına sebep olmuştu. Ayrıca 1600'lü yıllardan önce et fiyatları oldukça düşük belirleniyor; bu sebeple, celep tayin edilmek bir ceza gibi görülüyordu. 1600'lü yıllardan sonra ise et fiyatları daha yüksek biçimde belirlenmeye başlandı (Tablo 1; Tablo Ek 1).

Fiyatları artan, doğal olarak sadece gıda maddeleri değildir. Tablo 2, İstanbul'da 1600'lerden itibaren ayakkabı narh fiyatlarındaki artışları göstermektedir.

Özellikle I. Dünya Savaşı döneminde İstanbul'da fiyatlar diğer vilayetlere göre yüksekti. Bu durumun temel sebepleri, nakliye zorlukları ve savaşın etkisiydi. Bunların yanında, iaşe işlerinin kötü idaresi de fiyatların artmasına sebep oluyordu. Mesela İzmir'de tevzi işleri daha iyi biçimde yapıldığı için bu dönemde gıda maddelerinin fiyatları İstanbul'dakinin yarısı kadardı. Tablo 3, iaşe sorunlarının doruğa ulaştığı savaş yıllarında İstanbul'daki gıda fiyatlarının ani yükselişlerini resmetmektedir.

Savaş ekonomisinin uygulandığı bu dönemde, ekmek ve koyun eti fiyatlarının devlet müdahalesi sayesinde kontrol altında tutulmasıyla (tevziye tâbi fiyatlar), bu iki ürünün fiyat artışları önemli oranda sınırlandırılmıştı (Tablo 3). Tablo 4'te yer alan *serbest ve kontrol altındaki piyasalarda* gerçekleşen perakende fiyat endeksleri, I. Dünya Savaşı döneminde İstanbul'daki fiyat artışlarının şiddetini toplulaştırılmış hâlde göstermektedir.

1914 yılı Temmuz ayı verisi 100 kabul edildiğinde serbest piyasaya ait endeksin 1919 yılı için 1.408'e ulaştığı görülmektedir. Yani perakende fiyatlar savaştan sonra savaş öncesine nazaran, 14 kat artmıştır (Tablo 4). Diğer bir hesaplamaya göre, İstanbul'un 1469'daki tüketici fiyatları endeks değeri 1,0 kabul edildiğinde 1914'te endeks değeri 307,59'dur. 1918'e gelindiğinde ise endeks 5536,57 değerine ulaşmıştır.[25]

Tablo 4- İstanbul'da serbest ve kontrol altındaki piyasalarda perakende fiyat endeksleri (1914-1919)

Yıllık Ortalama Değerler (Kuruş/Kıyye)		
Yıllar	Serbest	Serbest ve Maktu
1914	100	100
1915	153	---
1916	320	308
1917	839	589
1918	1.789	1.392
1919	1.408	---

***Kaynak:** Eldem, *Harp ve Mütareke Yılları*, s. 49.

Lonca Sistemi ve Gedikler

İstanbul'un tarım sektörü kendine yeterli üretim sunamasa da, sınai üretim ve satım alanını oluşturan loncalar (esnaf teşkilatları) kentin tekstil ve diğer imalat konularındaki iaşesini önemli oranda sağlıyordu. Üretimi yapan ve toptan ya da perakende biçimde satanlar küçük çaplı tüccar olarak adlandırabileceğimiz esnaf ve zanaatkârlardı. Diğer taraftan, esnaflık ve tüccarlık yapanlar sadece bunlar değildi. XVIII. asırda

25 Şevket Pamuk, *İstanbul ve Diğer Kentlerde 500 Yıllık Fiyatlar ve Ücretler (1469-1998)*, Ankara 2000, s. 18.



4- Kapalıçarşı (Millingen)

beraber, âdeta bir hırdavatçılar çarşısı olarak hizmet vermektedir.

İstanbul bedestenleri içerisindeki esnaf çeşitliliği de günümüzde tarihî dönemlerini aratır şekilde azalmıştır. XVI. yüzyıldaki Cevahir ve Sandal bedestenlerinde faaliyet gösteren esnaflar içerisinde Yahudi, Rum, Ermeni ve Avrupalı tüccarların olduğu bilinmektedir.[17] Bu çeşitlilik günümüz Kapalıçarşı'sında bir hayli azalmıştır. Bu zayıflığa rağmen Kapalıçarşı içindeki bedestenlerde hâlen ciddi el işçiliği faaliyetleri devam etmektedir. Eski İstanbul bedestenlerinin oluşturmuş olduğu Büyük Çarşı, günümüzde yaklaşık 500'ü sarraf olmak üzere 3.000 dolayında esnaf dükkânına sahip bulunmakta ve bu dükkânların merkezde olduğu çarşıyı günde yaklaşık 300.000 ile 500.000 arasında kişi ziyaret etmektedir. Bu dükkânların yıllık ürettikleri ciro ise 200.000.000 TL olarak hesaplanırken, bu cironun yaklaşık %80'lik kısmı ise yabancı turistler üzerinden sağlanmaktadır.

İstanbul'un ticari serüvenini kavrayabilmek İstanbul tarihinin izini sürmekten geçer. Yukarıda, günümüzdeki durumlarıyla kısaca özetlemeye çalıştığımız bedestenlerin tarihî-ticari işlevleri İstanbul'daki ticari hayatın geçirdiği değişim ve dönüşümü anlamak için son derece önemlidir. İstanbul, tarih okumaya zorlayan bir şehir[18] olarak, bu iz sürme eylemini bizatihi kendisi gerekli kılmaktadır. İstanbul bedestenleri de bu gerekliliğin bir parçası olarak değerlendirilebilir.

17 İnalcık, "İstanbul'un İncisi: Bedesten", s. 127-128.

18 Beşir Ayvazoğlu, *Dersaadet'in Kalbi Beyazıt*, İstanbul 2009, s. 20.



14- İstanbul şamdancı esnafı (İntizâmî)



15- Çömlekçi esnafı (İntizâmî)

yeniçeriler de bu alana yoğun biçimde katılmıştı. Örneğin, İstanbul'da 40.000 yeniçeri esnaf teşkilatıyla/organizasyonuyla bütünleşmiş durumdaydı. Dahası Tulumbacılar teşkilatının kadrosu yeniçerilerden oluşmaktaydı.[26] Aslında yeniçerilerin ticari sektöre girmesinin müsebbiplerinden biri de devletin kendisiydi. Zira XVII. asırda yeniçeriler, maaşlarını hazineye terk etmeleri koşuluyla esnaf loncalarında idari pozisyonlara (kethüda, şeyh, yiğitbaşı, vb.) atanmış, bu uygulamaya devletin gelir ihtiyacının giderek arttığı XVIII. asırda da devam edilmişti. Oysa önceki dönemlerde askerlerin esnaflık işiyle uğraşmaları istenmiyordu. Örneğin, Divan-ı hümayunun 1584 yılındaki kararı gereğince, yeniçeriler ve askerî mesleğe girmiş olanların çarşılarda esnaflık yapmaları yasaklanmıştı. Çünkü bu dönemde yeniçeriler ve diğer askerî görevliler narhın altında mal alıyor, haksız rekabete sebep oluyor ve kadı ile muhtesibin uyarılarını dikkate almıyorlardı. Bununla birlikte devlet, zorba tavırlarına ve usulsüzlüklerine rağmen askerlerin esnaflık işleriyle meşgul olmalarını kabullenmiş gibidir. 1587'de alınan diğer bir kararda, çarşılarda esnaflık yapan sipahi ve yeniçerilerin *Esnaflık Yasası*'na uymalarının istenmesi[27] bu durumun bir göstergesidir. Sonraki tarihlerde de askerlerin ticari hayattaki rolleri pek değişmemiştir.[28]

Askerler, II. Mahmud'un 1826'da Yeniçeri Ocağı'nı lağvetmesine kadar, uzun bir süre lonca sisteminin ve *gedik* yapılanmasının etkin bir unsuru olmaya devam ettiler. Lonca sisteminin içerisinde ortaya çıkan *gedik kurumu*, belli bir kişiye verilmiş ustalık, sanat ve ticaret yapma hakkı, bir dükkânı işletme ayrıcalığıydı. Gedik ifadesi zamanla, o işin yapıldığı yer, dükkân, araç gereç anlamında kullanılmış ve daha geniş anlamıyla devletin bir kısım esnafa tanıdığı tekele dayanan üretim sisteminin adı hâline gelmişti. Her bir ticaret ve sanat alanındaki gedik sayısı önceden belirlenmiş ve yeni gediklerin açılması sıkı kurallara ve devletin onayına bağlanmıştı. XVII. asırda gedik hakkı genellikle ihtiyaç üzerine, selatin vakıflarına, daha ucuza imalat teminatı veren kalfalara ve farklı teknik kullananlara veriliyordu.[29] Direkt olarak gedik kavramı kullanılmasa da klasik dönemde de esnafların birbirlerinin alanına girmesine izin verilmiyordu. Örneğin 1609 tarihli bir karara göre, sirkeci esnafından ayrı biçimde bakkal ve helvacıların sirke yapmaları men edilmişti. Zira *kadimden beri* sirke üretme hakkı sirkeci esnafına aitti.[30] Gedik sistemi özellikle İstanbul'un iaşe ihtiyacını karşılamak ve esnafı bağımsız girişimcilerin etkisinden

26 İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c. 2, s. 828.

27 Ahmed Refik, *On Altıncı Asırda İstanbul Hayatı*, s. 130-131, 134-135.

28 1702 tarihli bir kayda göre, İstanbul'a taşradan gelen koyun ve sığır sürülerini karşılayan *levendler*, kanuna aykırı biçimde, Tersane-i Âmire civarında kurdukları kesimhanelerde cari narhın üzerinde bir fiyatla halka et satıyorlardı. Bkz. Ahmed Refik, *Hicri On İkinci Asırda İstanbul Hayatı*, s. 34.

29 Aynural, "Selim III Döneminde İstanbul'da İktisadi Hayat", s. 115-117.

30 Ahmed Refik, *Hicri On Birinci Asırda İstanbul Hayatı*, s. 44-45.



16- İskemleci esnafı (İntizâmî)

korumak amacıyla kullanılmıştır.[31] Ancak merkezî kontrolün zayıfladığı XVIII. asırda, bir zanaatın icra edildiği yer dışında ayrı ayrı dükkânlar açılması ya da üretimin evde yürütülmesi olgusu İstanbul'da da yaygınlaşmıştı. Ruhsatnamesiz, gedik fermanı olmadan açılan dükkânlara, kurulan tezgâhlara veya seyyar esnaflığa, kaçak, gizli anlamlarında "Koltuk" deniliyordu. Merkezî idarenin bu tip ticarete karşı tavrı netti. 1594 tarihli bir kayıtta, esnafın seyyar satıcılık yapmasının engellenmesi; ticaretlerini dükkânlarında yapmaları emrediliyordu.[32] Loncaların tepkisiyle, devlet bu ayrık atölye ve dükkânların kurulmasına engel olmaya çalışıyordu. Loncaların zayıflamasına sebep olan diğer bir önemli gelişme ise, gediklerin tüccar borçlarına karşılık teminat olarak gösterilmeye başlanmasıydı. Borcun ödenememesi durumunda gedik bu işle ilgisi olmayanların eline geçebiliyordu.[33] Esnaf her zaman mağdur durumda değildi; tekel haklarını kullanan gedik esnafı, XVIII. asrın ikinci yarısından itibaren piyasa fiyatlarının yükselmesine sebep olmuştu.

Merkezî idare 1790 yılından itibaren perakende sektörde gediklerin tekel haklarını sınırlamaya başladı. 1826'da Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasıyla gediklerin direnci iyice azalmıştı. Gedik sahiplerine esas darbe Balta Limanı Antlaşması'yla vurulmuş oldu. Bu



17- Yorgancı esnafı (İntizâmî)

antlaşmadan sonra, dış ticaretin büyümesi ve Yed-i Vahid usulünün de kaldırılmasıyla birlikte, şehir ekonomisi üzerinde gediklerin hâkimiyeti kaybolmaya başladı. Bu dönemlerde serbest ticaret antlaşmaları gereğince yabancı tacirler perakende ticaret işine de girmiş olduklarından, bu tacirlerle onların şehirdeki temsilcileri olarak faaliyet gösteren dellal ve simsarlar ticari alanda daha aktif olarak yer almaya başladılar. Diğer yandan işleri bozulan ve birçok haklarını kaybeden gedik esnafı zaten işyerlerinin gedik hakkını büyük paralarla yeni ticaret erbabına devretmişler ve kamu bürokrasisinde çalışmaya başlamışlardı. Aynı zamanda, birçok gedik sahibi XIX. asırda Avrupa'yla ticari ilişkilerin artmasından nemalanmış; Avrupa mallarının pazarlanması için mekân talebi artınca, işyerlerini depo ve mağaza olarak kiraya verip büyük

31 Fahri Yasin Şener, "18. yy'da İstanbul'da Ticaret (İstanbul Ahkâm Defterlerine Göre)", doktora tezi, Marmara Üniversitesi, 2010, s. 81-83.

32 Ahmed Refik, *Hicri On Birinci Asırda İstanbul Hayatı* s. 16-17.

33 Onur Yıldırım, "Osmanlı Esnafında Uyum ve Dönüşüm: 1650-1826", *Toplum ve Bilim*, 2000, sy. 83, s. 146-177.

kazançlar elde etmişti.[34] İstanbul'da lonca sisteminin ve gedik kurumunun çözülmesi XIX. asrın ikinci yarısından sonra hız kazandı. 1860 ve 1861'de yeni gedik verilmedi ve boşalan gedikler de tekrar satılmadı. 1910'da yalnız İstanbul için geçerli olmak üzere, *esnaf loncaları* kaldırılarak, *esnaf cemiyetleri* teşkil edildi. İki yıl sonra bu karar tüm ülke için yayınlanacaktı.

Vakıfların Ticari Hayattaki Rolü

İstanbul'da arasta ve bedestenlerdeki dükkân ve atölyeler gibi ticari mekânların tamamına yakını vakıf mülküydü. Buralarda faaliyet gösteren zanaatkâr ve tüccar, vakıfların kiracısı konumundaydılar. Başka bir ifadeyle İstanbul'daki ticari mekânlar, sundukları ticari fonksiyonlar yanında aynı zamanda vakıfların da gelir kaynaklarıydı. Vakıf dükkânları ve atölyeleri günlük, haftalık, aylık veya yıllık olarak kısa vadeli (icare-i vahide) biçimde esnaflar tarafından kiralanıyordu. Uzun süreli savaşların yaşandığı ve devletin mali imkânlarının yetersiz olduğu XVII. asırdan itibaren askerî sınıf ve yerel eşraf, mülklerini vakıf kapsamında *dükkân, hamam, depo, atölye, fırın* gibi ticarethanelere dönüştürmeye başladılar. Böylece esnaf ve tüccar tarafından kiralanan vakıf dükkânların sayısında önemli bir artış yaşandı. XVIII. asırda esnaf, vakıf dükkânların kirasını ödeme konusunda önemli sorunlar yaşıyordu. Bedestendeki dükkân ve atölyelerin kiraları normalde cari piyasa fiyatlarıyla belirlenirken bu dönem, vakıf mütevellilerinin veya dükkânların icarı kendilerine bırakılan mültezimlerin sebep olduğu keyfî fiyat artışlarına sahne olmuştur. Ayrıca esnafın yükümlü olduğu vergilerin tahsilinde iltizam sisteminin yaygınlaşması, esnaf ve tüccarın mültezimler tarafından baskı altında tutulmasına sebep oluyordu.[35]

Diğer yandan, XVIII. asırda yaygınlaşan yukarıda bahsettiğimiz gedik hakları, vakıfların mülk ve kira konusundaki hareket alanını kısıtlamıştır. Şöyle ki, vakıflar masrafları arttığı hâlde, üzerinde gedik hakkı olan akardan piyasa rayicinin çok altında kira alabiliyor, kirayı kendi inisiyatifiyle artıramıyordu. Gedik hakkının tanındığı ticarethanelere, gerçek sahiplerinin vakıf veya kişi olmasına bakılmaksızın "mülk" denilirdi. Gedik belirli bir mal veya hizmet üretimi konusu için verildiğinden, dükkân başka bir iş için de kiraya verilemiyordu. Tanzimat'ın başlarından II. Meşrutiyet'in ilanına kadar şahıslara ve vakıflara ait binaların çoğunda gedik esnafının kiracı olarak bulunması mahkemeleri de çok meşgul etmişti.

Vakıfların ticari hayattaki diğer bir rolü de kredi kurumunun bir parçası olmalarıdır. Mal vakıflardan farklı olarak faizle borç verme işi üzerine kurulan, bazen de mudarebe (sermaye ortaklığı) şirketi biçiminde çalışan, para vakıfları esnaf ve tüccar kesimi için önemli bir kredi kaynağıydı.

İSTANBUL TİCARETİNİN AKTÖRLERİ: ORGANİZASYONLAR

Ticari Mekânlar

Yukarıda sıraladığımız kurumsal değişmeler eşliğinde ticaretin yaşadığı mekânlar, II. Mehmed dönemine ait iki bedesten etrafında yeni arastaların (çarşıların) oluşturulmasıyla *Kapalıçarşı'nın* kapladığı alanda gelişimini sürdürdü. İkinci derecedeki ticaret merkezleri olan Tahtakale, hanlar bölgesi ve Haliç kıyısında da çarşılar oluşmuş, buralarda Bizanslılar dönemine ait olan çarşıların çoğu varlıklarını devam ettirmiştir. Kısaca Osmanlı dönemi İstanbul'u, kuruluşundan beri aynı ticari alanı geliştirerek kullanmış, XV. asırda şehrin Sirkeci-Eminönü-Beyazıt bölgesinde ve Fatih-Karagümrük arasındaki alanda başlayan yeni ticaret merkezleri, XVI. asırda bütünleşmiştir. Bu asır içerisinde merkeze eklenmiş Edirnekapı ve Topkapı semtlerinden şehre giren ticari yollar da gelişme hızını artırmıştır. XVII. asırda ise şehrin ticaret bölgesi, Unkapanı-Sirkeci arasında gelişmiştir. Anadolu'nun İstanbul'a ulaştığı nokta olan Üsküdar da önemli bir depolama ve ticaret bölgesidir.

Bedestenler

İstanbul'da ticaret yapıları arasında en önemli grubu *bedestenler* oluşturmaktadır. Bez satanların yeri veya bez satılan yer anlamında kullanılan bedesten, bezistan veya bezzazistan kelimelerinden gelmektedir. Bedestenlerin dört önemli fonksiyonu vardır. Bunlar, malların fiyatlarını belirlemek, vergilendirmek, değerli eşyaları ve evrakları saklamak-satışa sunmak ve son olarak yerleşik tacirlerin ticari faaliyetlerini yürütmek ve sınır ötesi ticaret için kervanların hazırlandığı yer olmaktır.[36] Bedestenler, üzerleri kubbelerle örtülü, dört tarafı demir kapılı, taştan ve muhafazalı yapılardı. İstanbul'da II. Mehmed tarafından ilk olarak inşa edilen ve çarşının ana çekirdeğini oluşturan yapı; İç Bedesten,

34 Haydar Kazgan, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Şirketleşme: Osmanlı Sanayii Monografi ve Yorumlar*, İstanbul 1991, s. 32.

35 Yıldırım, "Osmanlı Esnafında Uyum ve Dönüşüm", s. 146-177.

36 Şener, "18. yy'da İstanbul'da Ticaret", s. 57.



18- Kapalıçarşı (Pardoe)



19- Kapalıçarşı



20- Kapalıçarşı kaymakçıları (Pardoe)

Büyük Bedesten veya Cevahir Bedesteni olarak da anılan Eski Bedesten'dir. Ticaret yapıları arasında ikinci grubu oluşturan ve İstanbul'un asıl çarşısı olan *Kapalıçarşı*, Eski Bedesten ve Sandal Bedesteni'nin çevresinde gelişmiştir. Diğer bir ifadeyle, Ayasofya Vakfı'na gelir sağlamak maksadıyla yapılan bu iki bedesten, Kapalıçarşı'nın temelini oluşturmuşlardır. İnşalarından itibaren bedestenlerin çevresinde -bir bölümünü II. Mehmed'in vakfettiği- dükkânlar ve hanlar kurulmaya başlamış, bu gelişim civardaki sokaklara ve caddelere yayılarak devam etmiştir. İlk yapıldığında Yeni Bedesten olarak adlandırılan yapı, Sandal Bedesteni yapıldıktan sonra Eski Bedesten ismini almış, Sandal Bedesteni ise Yeni Bedesten olarak anılmıştır. İlk bedesten, son zamanlara kadar mücevhercilik, billurculuk, silahçılık ve bir miktar kumaşçılık mesleklerine ayrılmıştı, ikinci bedesten ise, iplik ve kumaş ticaretinin merkeziydi. Diğer bölümlere yüzlerce meslek ve sanat kolu yerleşmiş durumdaydı. Sandal Bedesteni, ismini pamuk ve ipekten dokunan *sandal* kumaşından almıştı. Bu bedesten, 1912'den itibaren esnaf düzenin kaldırılması ile çöktü ve 1914'te belediyece satın alınıp müzayede yerine dönüştürüldü.[37]

Hanlar

Ticari mekânlar içerisinde önemli bir yer tutan *hanlar*, şehir hanları ve şehir dışında inşa edilen kervansaraylar (menzil hanlar) biçiminde ele alınabilir. Genellikle bir külliyeye ait olan kervansaraylar konaklama istasyonuyken, bir yolculuğun sonunda varılan şehirdeki hanlar ise depo olarak kullanılan ve aynı zamanda, malların satıldığı veya değiş tokuş edildiği, tacirlerin kısa süreli konakladığı ve hatta esnaf ve zanaatkârın düzenli olarak imalat ve ticaret yaptıkları yerlerdi. Hanlarda zemin kat depolara, üst kat ticarethane veya yolcuların konaklayacağı odalara ayrılırdı. Şehir hanlarının çoğu iki katlıydı, fakat XVIII. asırdan itibaren, özellikle İstanbul'da yer sıkışıklığı nedeniyle üç katlı hanlar

37 Bilecik, "Fetihten Sonra İstanbul'da Ticaret", s. 1413-1415.



21- Kapalıçarşı'da silah satan esnaf (Pardoe)

da yapılmıştır. III. Mustafa zamanında yaptırılan Büyük Yeni Han ve Küçük Yeni Han bu türün ilk uygulamalarıydı. Kervansaraylardan esinlenerek yapılmış olan şehir hanları, bunlardan farklı olarak kale görünümünde değildi. Özellikle İstanbul'da olanlar dışarıdan eve benzese de, avludan bakıldığında kervansaraylarla aralarında pek fark yoktu. Ayrıca, kervansaraylar tek kapılıyken, şehir hanlarının çoğunun birden fazla kapısı vardı. Osmanlılarda şehir hanları kervansaraylar gibi ücretsiz hizmet sağlamak için değil; ait oldukları vakfa gelir getirmeleri amacıyla yapıldıklarından ücretliydiler. Ancak ücretli de olsa şehir hanlarının hepsi konaklama hizmeti vermiyordu; konaklama hizmeti vermeyen hanlara ticaret hanları deniyordu. Dolayısıyla şehir hanlarını da *üretim hanları* ve *ticaret hanları* olarak iki grupta inceleyebiliriz. İstanbul'un konaklama hizmeti sunan hanları, XIX. asrın ortalarına değin, aynı zamanda birer emtia ve ticaret hanı işlevini de yürüttüklerinden, bazıları bu tarihlerden önce konaklama özelliklerini kaybederek ticaret hanı vasfını almıştı. Bu hanlar, genelde barındırdıkları esnaf topluluğunun adını taşırlardı. Genellikle ahırı olmayan ticaret hanlarında, zemin katta depo ve/veya dükkânlar, üst katlarda imalathane ve ticarethaneler/bürolar bulunuyordu.[38]

XVII ve XVIII. asırlarda gelişimini tamamlayan İstanbul hanları, XIX. asırda fazlaca inşa edilmemiş, yapılanlar da XVIII. asır hanlarının özelliklerini sürdürmüşlerdir. Sabuncu Hanı ve Yıldız Hanı bu dönemin önemli yapılarıdır. XX. asrın başlarında, geleneksel han mimarisi terk edilmiş; çok katlı, büyük vakıf hanları oluşturulmuştur. Bu dönemde gelir sağlamak amacıyla yedi tane vakıf hanı inşa edilmiştir. Bu türün en önemlilerinden biri, bugün otel hizmeti veren, Mimar Kemaleddin tarafından yapılmış, Sirkeci'deki IV. Vakıf Hanı'ydı. Bodrumla birlikte yedi kat şeklinde düzenlenmiş olan yapıda, dükkânlar ve bürolar bulunuyordu.[39]

Arastalar

İstanbul'daki ticaret yapıları arasında üçüncü grubu oluşturan *arastalar*, bir sokak üzerinde bulunan karşılıklı dükkân sıralarından meydana gelen ve bağlı bulundukları külliyelere gelir sağlamak amacıyla inşa edilen yapılardır. Karşılıklı dükkânların üzerleri önceleri asmalar ve ahşap çatılarla örtülürken, sonraları ise tonozlarla örtülmüş, dükkânların arasında kalan sokağa da arasta sokağı denmiştir. Arastaların en önemlileri İstanbul'da Fatih, Yeni Cami, Sultanahmet ve Damat İbrahim Paşa külliyelerinde bulunmaktadır. Arastalar arasında Fatih Külliyesi'ne gelir sağlamak amacıyla Şehzadebaşı'nda yapılan ve Saraçhane Çarşısı adıyla anılan yapı en eski olanıdır. Günümüzde bu yapıdan hiçbir iz kalmamıştır. Sultanahmet Külliyesi'ne gelir sağlamak için yapılan ve Sipahi Çarşı adıyla anılan üstü açık arasta ise, 1912'de Sultanahmet ve Ayasofya civarını büyük ölçüde tahrip eden yangından sonra terkedilmiş, 1980'li yıllarda Vakıflar İdaresi'nce restore edilerek yeniden kullanıma açılmıştır.

Kapanlar

İstanbul'a gelen yiyecek ve ihtiyaç maddelerinin, ekspertiz, ölçüm, fiyatlandırma ve dağıtım işlemlerinin yapıldığı *kapanlar* ise, ayrı birer iş ve ticaret merkezî konumundaydı. Un, zeytinyağı ve bal için kapan; buğday, odun, kumaş, arpa, saman ve tuz için ambar; deri, sebze ve meyve içinse hane ifadeleri kullanılır, bu organizasyonlar zorunlu ihtiyaç maddeleri ve öncelikle de gıda maddeleri için oluşturulurlardı. Kapanların

38 Göncüoglu, *Yolu İstanbul'dan Geçen Kervan'ın Sarayları*, s. 127; Nursel Gülenaz, *Batılılaşma Dönemi İstanbul'unda Hanlar ve Pasajlar*, İstanbul 2010, s. 48-50.

39 Bilecik, "Fetihten Sonra İstanbul'da Ticaret", s. 1417-1419.


22- IV. Vakıf Hanı

büyük bir kısmı Unkapanı ile Bahçekapı arasında Haliç kıyısında konuşlanmıştı. Yağ kapanı ise Galata'da bulunmaktaydı. Bunların en büyükleri Yağ Kapanı, Bal Kapanı, Dakik Kapanı (Un Kapanı) ve İpek Kapanı'ydı. Kente kara ve deniz yoluyla getirilen yiyecek maddeleri öncelikle kapanlara boşaltılıyor, burada gerekli kontrol, değerlendirme, narh işlemleri yapıldıktan sonra toptan satışları gerçekleştiriliyordu.

Fetihten hemen sonraki yıllarda, II. Mehmed tarafından Un Kapanı'nda, kapan işlemlerini düzene sokmak ve kentin iaşesini etkin biçimde sağlamak üzere esnafın yönetim merkezi olarak "Ehl-i Hiref Divanhanesi" oluşturuldu. Yemiş İskelesi'nde ise özellikle meyve işlerinin görüldüğü "çardak" adıyla bir başka ticari mekân bulunuyordu. Bu iki yerde, muhtesip ve kapan naibi yanında, esnaf temsilcileri olan kethüdalar ve yiğitbaşılar otururlardı. Bunların görevleri kapan ve çardaklara gelen her türlü yiyecek maddeleri ile emtianın kalitesini denetlemek, her birinin şer'i ölçü birimlerine göre tartımlarının ve ölçümlerinin doğru yapılıp yapılmadığını kontrol etmek, fiyatlandırılmalarını sağlamak, ayrıca kentin nüfus yoğunluğu farklı semtlerine dengeli biçimde toptan dağıtılmasına gözcülük etmekti. Cinsi ne olursa olsun emtia, o malın dağıtımının yapıldığı kapana getirilir ve burada perakendeci tüccara satışı yapılırdı. Perakende satışa konu olan mallar bakkallara pazarbaşı, diğer esnafa ise kethüda, yiğitbaşı ve ustabaşılar tarafından dağıtılırdı. Stratejik önemi bulunan mallar bizzat satın alınamazdı. Bir görevlinin nezaretinde her esnaf ihtiyacı kadar alabilirdi.

Sergiler

İstanbul ticaretini yaşatan sadece yukarıda sayılan kalıcı ticari mekânlar değildir. *Sergiler (ticari fuarlar)* gibi geçici nitelikteki mekânlar da ticaretin gelişimine önemli katkılar sağlamıştır. 1863'te Sultanahmet'te kurulan Sergi-i Umumi-i Osmanî, İstanbul'un ticari tarihinde önemli bir yer işgal eder. İstanbul Sergisi'nde yurt içinden ve yurt dışından gelen birçok zirai ve sınai ürün

İSTANBUL'DA TEMEL GIDA MADDELERİNİN NARH FİYATLARI (1524-1836)

COŞKUN ÇAKIR-YAKUP AKKUŞ

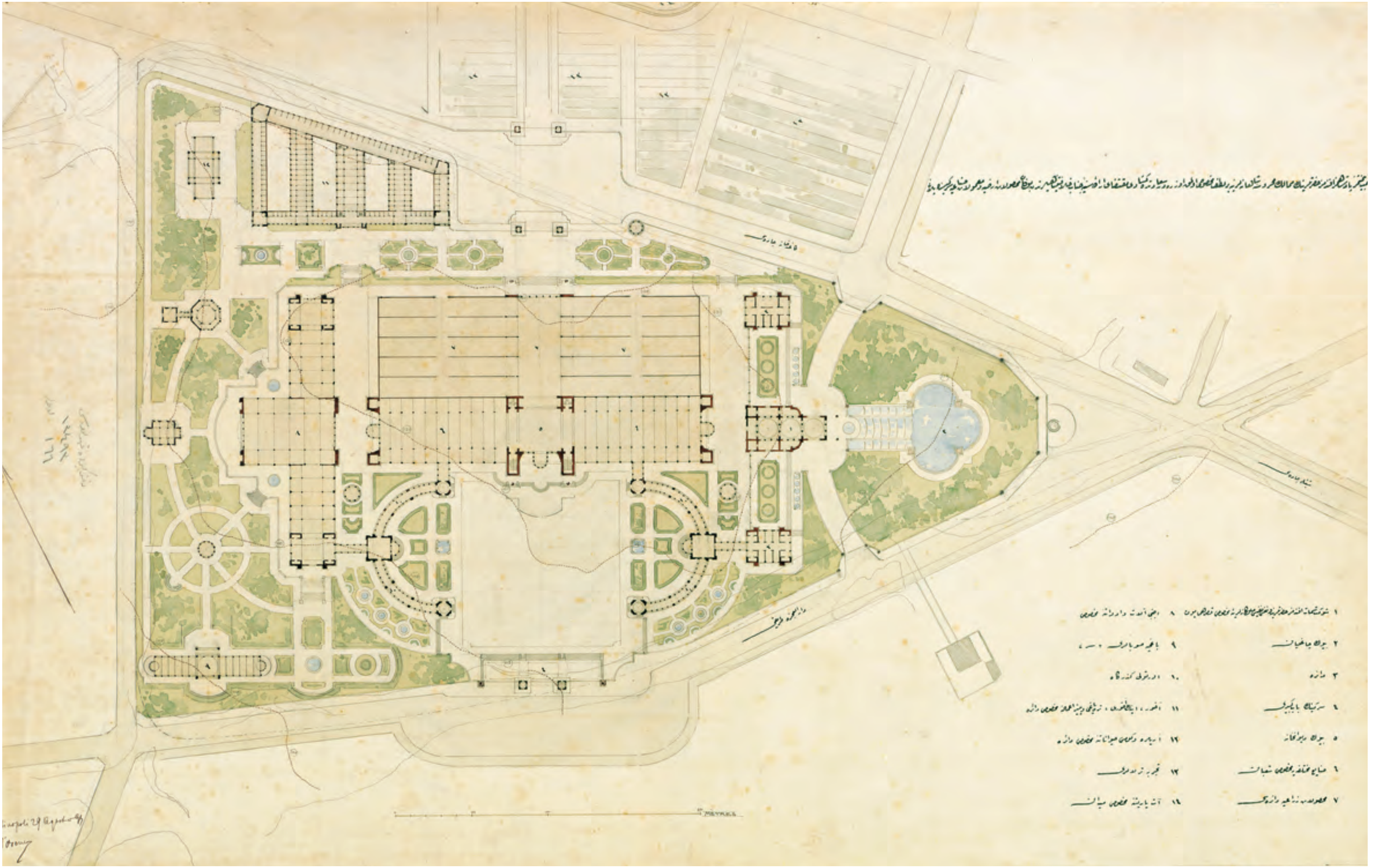
Narh bir şekliyle günümüzde de uygulanan bir iktisat politikası aracıdır. Osmanlı'da devlet belli ürünlerin fiyatlarının artması ihtimaline karşı o ürünlerin satılabileceği üst sınırı belirler ve o sınır üzerinden satış yapılmasını yasaklar, bu yasağa uymayan olursa da cezai müeyyide uygulardı. Bu, tüketiciyi koruyan bir önlemdi. Ancak narh uygulamasında sadece tüketici değil, üretici de korunmuş ve malın altında satılamayacağı bir fiyat da belirlenmiştir. Yani başka bir ifadeyle söylemek gerekirse bir malın satımının alt ve üst sınırının belirlendiği bu uygulamaya taban fiyatı ve tavan fiyatı uygulaması denilebilir.

Narh tespiti İstanbul kadısı tarafından yapılırdı. Kadı bu uygulamanın muhtesip yardımıyla hayata geçmesini sağlardı. Narh fiyatları belirlenen malların başında un, ekmek, et, yağ ve tuz gibi kent halkının temel tüketim maddeleri gelmekteydi.

Aşağıdaki tabloda 1524 yılından başlayıp 1836 yılına kadar ortalama 30 yıllık aralıklarla 312 yıllık bir dönemin narh fiyatları gösterilmiştir. Fiyatları verilen maddeler un, ekmek, koyun eti, sığır eti, don yağı, zeytinyağı, tuz ve mumdur. Ortak bir değer oluşturmak amacıyla malların ağırlık ve fiyatları kıyye başına akçe olarak dönüştürülerek verilmiştir.

Tablo Ek 1- İstanbul'da temel gıda maddelerinin narh fiyatları (1524-1836)

Akçe/Kıyye								
Tarih	Un	Ekmek	Koyun Eti	Sığır Eti	Don Yağı	Zeytinyağı	Tuz	Mum
1524			1.3			5.5		
1525	0.9	0.8	2	1		4.5	1.3	16
1528			2.7			4.5		
1530		0.7	2.7			5.5		
1548			2			5		
1557			2			7.3		
1558		0.7				4.8		
1564		0.6	2.4			5		
1570		1.1	3			7		
1579			3.5			7.5		
1584		0.7	3					
1589			8.8			10.5		
1591	2.5	1.3				12.5		
1594		1.6	4					
1595		1.3	6			13.5		
1600	3.3	2.3	8	5		18.5		
1603			9.3			15		
1606		4	10.7			23		
1608	3	2.3	9.2			22.5		
1613		1.3	10			15		
1615		3.8	8.5					
1617		1.8	8			24		
1618	4	1.9	9.3					
1621		3.8	10.5			16		
1623	6.3	4.2	12			24.4		
1624	3	2.7	8	7	15	18	1	20
1625	2	2.3	10					
1627	3.5	2	11			21		
1632		2.7	11			19		
1634			12			23		
1640		2.8	9.5			19.5		
1641		3.2	12					
1642		2.4	9			17		
1657	5.3	3.1	11					
1690	3					18		
1693	6	4.7	14.3			25		
1695	3	3.6	21			19		
1696	5	3.6	15			23		
1722	5					26		
1775	12					38		
1776	12	8				57.5		
1780			28.5			44		
1785	15	8	24			43		
1786	11.8	7.3	24			52		
1788	14	6.2	24			84		



23- İstanbul'da 1894'te açılması düşünülen serginin planı (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

sergilenmişti. Bu serginin amacı diğer sergilerden farklı olarak Osmanlı ekonomisinin sorunlarını tespit etmek ve bu sorunlara çözüm aramaktı. Sergiye gönderilmek üzere, vali ve kaymakamların başkanlık ettiği komitelerin seçtikleri eşyalar her türlü vergiden muaf tutuldu. Yurt dışından gönderilen alet ve makinelerin seçimi için de Osmanlı elçileri ve konsolosları görevlendirilmişti. Bu eşyaların nakliye masrafları devlet tarafından karşılandı ve bunlar da gümrük vergisinden muaf tutuldu. İstanbul sergisi büyük çaplı bir ticaret ve turizm faaliyetinin başlamasına sebep oldu. Avrupa ülkelerinden birçok gazeteci, sipariş almak üzere gelen iş adamları ve sanayiciler ile tacirler sergi için İstanbul'a akın etti. Bu yabancı kafilelerin gelişi modern anlamda imparatorluğun ilk turizm faaliyeti olarak kabul edilir.

Beş ay açık kalan sergiyi 150.000 kişinin ziyaret ettiği ve giriş ücretlerinden yaklaşık 45.000 kuruş gelir elde edildiği tahmin edilmektedir. Bu gelir sergi masraflarının ancak beşte birini karşılamış, geriye kalan masraflar da Padişah Abdülaziz tarafından karşılanmıştı. Sergilenen ürünlerin büyük bir kısmı satılmıştı. Serginin sonuçlarından biri de Islah-ı Sanayi Komisyonu ve büyük şirketlerin kurulması fikrini doğurması ve bu düşüncenin kısa bir süre sonra hayata geçirilmesiydi. Yine eyaletler arasındaki iletişimsizlik sebebiyle bu zamana kadar ithal edilen bazı ürünlerin aslında ülke içerisinden tedarik edilebileceği anlaşılmıştı. Dahası, yabancı ülkelerden gelen sınai ürünler, Osmanlı ile Avrupa arasındaki sınai teknoloji mesafesinin daha gerçekçi biçimde algılanmasını sağladı. Ayrıca 1897 yılında II. Abdülhamid'in himayesinde Yıldız'da Malul Gaziler ve Şehit Çocuklarına Yardım Sergisi açıldı. Bu serginin hasılatı 360.000 altın lirayı aşmıştı.[40]

Gümrükler

İç ve dış ticaretin kapıları olan *gümrükler* de İstanbul ticaretinin en hareketli noktalarındandı. Gümrükler iç ve dış ticaretle ilgisi açısından iç ve dış gümrükler; coğrafi anlamda da, iç veya dış ticaretin kapsamında olan kara ve deniz gümrükleri biçiminde sınıflandırılabilir. Eminönü'nde deniz gümrüğü bulunmaktaydı. Yeni Cami

40 Aytaç Işıklı, Mümin Balkan (haz.), *Türk Fuarcılık Tarihi*, İstanbul 2007, s. 54-56, 60-61; Aytaç Işıklı, Mümin Balkan (haz.), *Fotoğraflarla Türk Fuarcılık Tarihi*, İstanbul 2008, s. 46.

1789	17	10.5			63			71
1790	24	15			81	66	12	89
1791	19	12	31.5			58.5	18	107
1792	19	11	43.3		81	67	10	95
1793	19.5	14.3	39			76.5		
1794	25	15.2	45	28	66			
1795	33	20	40.5		48			
1796	25	16.6	45		63			
1797			45				10	
1798	20.8	13.3	40.5				10	
1799	23	13.5	40.5	24	58	93		70
1800	23	15	42.8	24	58			70
1801	24		39	30		88.5	8	
1802					76	84	8	88
1804	23	15	51			93	8	
1805	28.5	18.5	57	40	94			
1806					90	117	17	106
1808	29	18.5	80.5					
1809	34.3	24	85.5					
1810	62	41.6	85.5			120		
1811	63.3		106.5					
1812	45.3	34.4						
1813			82.5			156		
1815	43.8	33.3	106.5					
1819	42.7	30	114					
1820		14.6	115.5					
1821			115.5			213		
1823			93.8			180		
1825	45.1	28.4	90					
1826	40.2	26.7	90					
1827		40	94.5					
1828	86.5	53.3	100.5			168		
1829	75.7	53.3	126					
1833		68.6	255					
1834			265.5			345		
1836						690		

***Kaynaklar:** Halil Sahillioğlu, "Osmanlılar'da Narh Müessesesi ve 1525 Yılı Sonunda İstanbul'da Fiyatlar", *BTTD*, 1967, sy. 1, s. 36-40; sy. 2, s. 54-56; sy. 3, s. 50-53; Mübahat S. Kütükoğlu, "1624 Sikke Tashihinin Ardından Hazırlanan Narh Defterleri", *TD*, 1984, sy. 34, s. 126-128; Mübahat S. Kütükoğlu, "1009 (1600) Tarihli Narh Defterine Göre İstanbul'da Çeşitli Eşya ve Hizmet Fiyatları", *TED*, 1978, sy. 9, s. 22-25; Salih Aynural, "Selim III Döneminde İstanbul'da İktisadi Hayat", doktora tezi, İstanbul Üniversitesi, 1989, (1789-1807 yılları arasındaki narh fiyatları olarak Aynural'ın verdiği; ilgili yılın tespit edilen en son ayına ait fiyatlar dikkate alınmıştır.) s. 141-155; Arif Bilgin, "Narh Listeleri ve Üsküdar Mal Piyasası (1642-1708)" , *IV. Üsküdar Sempozyumu*, ed. Coşkun Yılmaz, İstanbul 2007, c. II, s. 155-191.



24- İstanbul gümrüğü (Lewis)

civarında *gümrük meydanı* adı verilen alanda Osmanlı limanlarından gelen malların gümrük işlemlerinin yapıldığı ana gümrük binası olan *Emtia Gümrüğü* yer alıyordu. İstanbul'un diğer bir limanı olan Üsküdar aynı zamanda Anadolu ve İran'dan gelen kara yollarının varış noktasıydı.[41] Diğer bir gümrük merkezi olan Galata rıhtımı Cumhuriyet dönemine kadar kapitülasyon sahibi devletlerin serbest limanı konumundaydı. İç ve dış gümrüklerin alındığı limanların ya da rıhtımların inşası ve tamiratı ticaret açısından hayati öneme sahipti. Gelen giden vapurlar için Galata rıhtım inşaatı imtiyazı 1892'de bir Fransıza verilmiş, fakat kayıkçıların protestoları yüzünden inşaat yavaşlamıştı. Galata rıhtımı henüz tamamlanmadan 1894 yılında kısmen kullanılmaya başlanmış, 1896 yılında yaşanan çöküntü sebebiyle inşaat sekteye uğramıştı. Rıhtım 1900 yılında faaliyete başlayabildi. Haliç rıhtımı 1895'te bitirilmiş, Haydarpaşa rıhtımı ise 1904'te işlemeye başlamıştı.[42] Haliç Limanı, rüzgârdan korunaklı, geniş ve derin olma özellikleriyle İstanbul'un en işlek ve kullanışlı limanıydı.[43] Karagümrük semtinde ise kara gümrüğü bulunuyordu. Edirnekapı ve Topkapı, Trakya'dan karayoluyla gelen malların giriş yerleriydi. XIX. asrın son çeyreğine girildiğinde İstanbul-Edirne ve İstanbul-Bursa karayolları tamamlanmıştı. Karayoluyla yapılan ticaretin tümü için, iç gümrükler 1874'te kaldırıldı. İstanbul Ticaret Odası'nın girişimleri sayesinde, 1894'te en önemli hububat ürünlerinin deniz yoluyla nakliyesinden alınan vergiler de nihayet kaldırılmıştı. İmparatorluğun geneli için ise, deniz ticaretinden alınan iç gümrükler 1909-1910'da kaldırılabildi.

İstanbul Emtia Gümrüğü, 1861'de yeni bir düzenlemeyle Rüsumat Emaneti (Gümrük İdaresi) adını aldı. I. Dünya Savaşı'nın yaşandığı zorlu yıllarda diğer ülkeler gibi Osmanlı da ihracatı devlet denetimine almıştı. Bu dönemde İttihatçılar, Alman ekolünden etkilenerek Millî İktisat politikalarını benimsediler ve koruyucu dış ticaret politikası gütmeye başladılar. 1916'da İstanbul'da Ticaret ve Ziraat Nezareti'nden bir yetkilinin başkanlık edeceği İhracat Heyeti teşkil edildi. Buna göre, dış satımı yapılacak mallar için İhracat Heyeti'nden ihraç vesikası almak gerekiyordu. İhracat Heyeti'ne karşılık olarak güçlü Avrupa devletleri İstanbul'da satın alma organizasyonları kurup malları bu şirketler yoluyla almaya başladılar.

41 Necmettin Aygün, "XIX. Yüzyıl Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taşımacılığı", *OTAM*, 2010, sy. 23, s. 58.

42 Kütükoğlu, "Osmanlı İktisadi Yapısı", s. 599-600.

43 Aygün, "XIX. Yüzyıl Başlarında İstanbul", s. 57.

Osmanlı gümrük politikasında II. Meşrutiyet'e kadar mali kaygılar egemen olmuş, gümrükler devlet maliyesi için önemli gelir kaynakları olarak görülmüştü. Ayrıca gümrükler dış borçlara teminat olarak gösterilen önemli gelir kaynaklarıydı. Avrupalı finans çevreleri için en güvenilir teminat Mısır vergisi, ikinci olarak da gümrük vergileriydi. Gümrük vergileri arasında öncelikle İzmir ve Suriye, ardından da İstanbul geliyordu.[44] Gümrükler iç borçlanma sisteminde de devletin başvurduğu önemli gelir kaynaklarıydı. Öyle ki esham uygulaması 1775'te, ilk kez İstanbul Duhan Gümrüğü'nde başlamış, sonra diğer mukataaları da bünyesine katarak genişlemişti. Sonraki uygulamaların hepsinde eshamla ilgili tüm işlemler, bu gümrüğün koşulları dikkate alınarak yapılmıştı.[45]

Yakacak ihtiyacı özellikle Trakya, İzmit Körfezi ve Batı Karadeniz'den karşılanırdı. Zeytin, zeytinyağı ve sabun ise Marmara'nın güney iskelelerinden ve Midilli'den getirilirdi.[47]

İstanbul'un ihtiyacı olan gıda ürünleri, odun kömür gibi yakacaklar ve çeşitli ham maddeler İstanbul Limanı'nda, Unkapanı'ndan Sarayburnu'na kadar Haliç boyunca kurulan iskelelere boşaltılırdı. Her bir ürünün getirileceği veya geldiği yere göre boşaltılacağı iskele önceden belirlenmişti. Örneğin XVI. asırda İzmir'den gelen gemiler, İzmir İskelesi'ne, buğday gemileri Unkapanı İskelesi'ne, pirinç ve arpa gemileri ise İhtisap İskelesi'ne yanaşıyordu.[48] Yine Balkapanı, Odun İskelesi, Yemiş İskelesi gibi adlar bu iskelelerin işlevlerini göstermekteydi.

Kamusal ve Sivil Organizasyonlar

İstanbul ticaretinin önemli bir kısmını *iaşe işleri ve iaşeyle ilgili ticari organizasyonlar* oluşturmaktadır. İstanbul'un nüfusu konusunda farklı veriler sunulsa da burada önemli olan nüfusun miktarından ziyade, yoğunluğudur. İstanbul diğer vilayetlere nazaran daha küçük bir bölgeyi kapsaması yanında, II. Mehmed döneminden beri uygulanan nüfus politikaları ve göçler sonucunda yüksek nüfus yoğunluğuna ulaşmıştır ve işlenebilir arazi miktarı da kıttır. Bu durum İstanbul'u üretici değil, tüketici bir kent konumuna sokacaktır. Bu kentin ihtiyaç duyduğu temel tüketim maddeleri ise et ve tahıldır. İstanbul'a tahıl özellikle Balkanlar'dan, Eflak-Boğdan'dan ve Batı Anadolu'dan geliyordu. Tuna Nehri ile Karadeniz'in Anadolu ve Rumeli kıyıları tahıl gönderimi için kullanılan başlıca yerlerdi. Hububat İstanbul'a getirildiğinde istihkaklarına göre değirmenlere dağıtılırdı. Et ise genellikle Trakya ve Anadolu'dan celepler tarafından getiriliyordu. İzmir, Bursa, Yalova, Tekirdağ ve İzmit bölgesi yaş sebze ve meyve ihtiyacını sağlayan başlıca yerlerdi.[46] Kahve başta Yemen olmak üzere uzak eyaletlerden ya da XVIII. asırdan sonra yabancı ticaret gemileriyle denizaşırı kıtalardan gelirdi. Pirinç Drama, Yenice, Selanik, Vardar, Üsküp, Manastır gibi Rumeli vilayetlerinden sağlanırdı. Pirinç ve kahve ayrıca Mısır'dan gelmekteydi.

Zahire ve Ticaret Nezaretleri

İstanbul'un iaşe ihtiyacı, XIX. asır öncesinde kapan tüccarı tarafından karşılanıyordu. XVIII. asrın ikinci yarısından itibaren özellikle kış aylarında kapan tüccarının iaşenin sağlanmasında yetersiz kalmaya başlaması ve Nizam-ı Cedit döneminde devletin ticari gelirlerden pay alma gayreti içerisine girmesi gibi sebepler yüzünden merkezî idare de bu alana müdahil oldu. Başlangıçta, ihtiyat amacıyla sınırlı miktarlı satın alımlar yapılmış ve hububat depolanıp fırınlara dağıtılmıştı. Bu müdahale, ayrı kadroları ve hazinesi olan bir nezaretin kurulmasıyla doruğa ulaşmış oldu. *Zahire Nezareti* adıyla anılan ve kesintili de olsa Tanzimat Dönemi'ne kadar faaliyetini sürdüren bu *iaşe organizasyonu*, İstanbul'un hububat ihtiyacını bütün yönleriyle yöneten, denetleyen, zahire fiyatlarını kontrol altında tutan, zahirenin fiyatına göre ekmeğin dirhemini ayarlayan ve kapan tüccarına destek veren bir kamu teşebbüsüydü. Zahire Nezareti bu fonksiyonları yanında, genellikle cari fiyatın altında belirlenen resmî bir fiyatla mubayaa (satın alım) yaparak mirî depolarda hububat biriktiriyor ve ihtiyaç durumunda tüm fırınlara dağıtıyordu. 1839'da mirî mubayaa usulü kaldırıldı ve İstanbul'un iaşesi tamamıyla serbest piyasa şartlarına bırakıldı.[49] Aynı tarihte Zahire Nezareti de kaldırıldı ve *Ticaret Nezareti* teşkil edilerek, zahire idaresi bu nezarete nakledildi. 1841-1846 arasında ise zahire işleri

44 Zafer Toprak, "Tanzimat'tan Sonra İktisadi Politika", *TCTA*, III, 668-671; Seyfettin Gürsel, "Osmanlı Dış Borçları", *TCTA*, III, 679.

45 Veli Aydın, "Osmanlı Maliyesinde Bir İç Borçlanma Örneği Olarak Esham Uygulaması", *Türkler*, ed. Hasan Celal Güzel v.dğr., İstanbul 2002, c. 14, s. 340-350.

46 Feridun M. Emecen, *Tarih İçinde Manisa*, Manisa 2007, s. 173-189.

47 Coşkun Çakır, "Trade", *Encyclopedia of the Ottoman Empire*, ed. Gabor Agoston ve Bruce Masters, New York 2009, s. 568-570; "Ticaret [Osmanlı Döneminden Günümüze]", *DBİst.A*, VII, 266-268.

48 Ahmed Refik, *Hicri On Birinci Asırda İstanbul Hayatı*, s. 10.

49 Tevfik Güran, "İstanbul'un Îâşesinde Devletin Rolü (1783-1839)", *İFM*, 1988, c. 44, sy. 1-4, s. 247-255, 258-259.



25- Muhtesipler (İntizâmî)

müdürlük düzeyinde Maliye Nezareti'ne devredilip, 1848'de bu müdürlük Zahire Muhasebeciliği'ne dönüştürüldü. Zahire hazinesi 1849'da tekrar Ticaret Nezareti bünyesine alınmıştı. Zahire Nezareti'nin kaldırılması ve iaşenin serbest piyasaya bırakılmasıyla, İstanbul'a önemli miktarda zahire akmaya başladı. Taşradan İstanbul'a gelen hububat için alınan vergi kaldırılmış, haftada iki gün Unkapanı'nda pazar kurulmaya başlanmıştı. Pazarda numuneler sergilenerek satış yapılıyordu. Zahirenin saklanması için fırıncılara depo yapma şartı getirildi. Buna gücü yetmeyenlere devlete ait depolar uygun fiyatla kiraya verildi. Aynı tarihte fırın açıp değirmen işletme tekeli kaldırıldı; ruhsat alan herkes bu alanda üretim yapabilecekti. Ruhsat verilmesi, fırınlarda sarf edilen zahire miktarı ve üretilen ekmek sayısı ve fiyatı artık Ticaret Nezareti'nin kontrolü altındaydı.[50] Bunun yanında, Anadolu Demiryolu'nun (1872-1896) faaliyete geçmesiyle birlikte İstanbul'un hububat ihtiyacı ithalat yerine büyük ölçüde Anadolu'dan karşılanmaya başlandı. Anadolu Demiryolu'nun taşıdığı hububatın %25'i İstanbul'a sevk ediliyordu.[51]

I. Dünya Savaşı'yla birlikte İstanbul Belediyesi'nin sorumluluğunda olan iaşe işlerini, belediyenin yetersizliği sebebiyle İttihat Terakki Partisi üzerine aldı. Bundan böyle İstanbul ve diğer büyük kentlerin iaşesini Heyet-i Mahsusa-i Ticariye sağlayacaktı. Heyet ekmek, şeker ve gaz gibi malların iaşesi ve dağıtımını organize ediyordu. Temel tüketim maddeleri karneye bağlandı ancak bu uygulama sonucunda karaborsacılık ortaya çıktı. Özellikle karaborsacılığın da etkisiyle fiyatlar artınca merkezî idare, tüketim maddeleri için narh belirlemek zorunda

50 Coşkun Çakır, "Tanzimat Döneminde Ticaret Alanında Yapılan Bir Kurumsal Düzenleme Örneği Olarak Ticaret Nezareti", *İFM*, 2000, c. 50, sy. 1-4, s. 141-166; Aziz Tekdemir, "Ticaret Nezareti (1839-1876)", doktora tezi, İstanbul Üniversitesi, 2010, s. 116-117, 127-128.

51 İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c. 2, s. 935, 954.

TÜRKİYE'DE TİCARETİN ÖNCÜ KURUMU: İSTANBUL TİCARET ODASI

UFUK GÜLSOY*

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı Devleti, dünyadaki ekonomik gelişmelere paralel olarak, ülke ticaretinin geliştirilmesi ve sanayileşme sorunlarına çareler ararken, Avrupa'da olduğu gibi bu sektör temsilcilerini birer kuruluş çatısı altında toplayarak onlarla fikir alışverişinde bulunmanın yararlı olacağı sonucuna vardı. Geçmişte buna benzer görevleri icra etmiş olan Osmanlı esnaf teşkilatlarının klasik örgüt yapıları, üretim tarzları, iktisat anlayışları ve çalışma yöntemleriyle değişen dünya şartlarına kolaylıkla adapte edilemeyeceğini düşünen Bâbıâli, gözünü Batı'ya çevirerek, bu konuda Osmanlı sistemine uyarlanabilecek yeni ve modern örnekler aramaya başladı. Bir süre sonra, Avrupa'da tüccar ve sanayicilerin aynı iktisadi örgüt içinde bir araya geldikleri ticaret ve sanayi odaları, Osmanlı devlet adamlarının dikkatini çekerek, bunların benzerlerinin Osmanlı topraklarında gerçekleştirilmesine ve böylece tüccar ve sanayicilerin devletin denetimi altında kurulacak bu tip odalarda toplanmasına karar verildi. [1]

18 Ocak 1880 tarihinde Meclis-i Vükela (Bakanlar Kurulu), Avrupa'daki benzerleri gibi ticaret ve sanayinin gelişmesine hizmet edecek bir odanın İstanbul'da kurulması fikrine destek verip bu yönde ittifakla alınan kararı, iradesi için aynı gün saraya gönderdi. Meclis-i Vükela kararının padişah tarafından ertesi gün onaylanması üzerine "Dersaadet (İstanbul) Ticaret Odası" kâğıt üzerinde kurulmuş oldu.[2] Ancak o tarihte henüz ortada ne bir mekân veya bir bina ne de odanın çalışma şartlarını ve görevlerine belirleyen bir iç tüzük vardı. Dersaadet Ticaret Odası'nın kuruluş sürecinin tamamlanıp kurumun göreve başlaması yaklaşık iki yılı buldu. Nisan 1880'de başlayan çalışmalar, 14 Ocak 1882'de bitirilebildi ve aynı gün yapılan resmî bir törenle Osmanlı Devleti'ndeki ilk yerli ticaret odası fiilen tarih sahnesine çıkmış oldu: [3] Ticaret Odası, hükûmetin Osmanlı ticareti ve tüccarıyla ilgili alacağı bilgilerin kaynağı olacak ve hükûmetle tüccar arasında iletişim ve işbirliğini sağlayacaktı. Oda, diğer yandan da, Osmanlı ticaret ve sanayisinin gelişmesi için araştırmalar yapacak, projeler hazırlayacak ve bu konuya ilişkin her türlü düşünce ve önerilerini Ticaret Nezareti vasıtasıyla hükûmete sunacaktı. Ticaret Odası yönetimi, odaya kayıtlı birinci ve ikinci sınıf tüccarlar arasından seçilecek, normal şartlarda haftada bir, olağanüstü durumlarda ise daha fazla toplantı yapabilecekti.[4]

Ticaret Odası, Osmanlı Devleti'nin modernleşme girişim ve deneyimlerinin tipik özelliklerini taşıyordu. Tanzimat Dönemi'nde hız kazanan XIX. yüzyılın kuvvetli merkeziyetçi eğilimi, oda iç tüzüğünde hemen fark ediliyor, hükûmetin, bu tüzükle oda üzerinde denetleyici ve yönlendirici bir rol üstlenmek istediği hissediliyordu. Ancak, her ne kadar Ticaret Odası, mutlakiyet rejimi zamanında kurulmuş olsa da, bazı önemli liberal motifleri de bünyesinde taşıyordu. Mesela, oda içi kararların oy çokluğuyla alınması, dâhilî görevlendirmelerde seçim şartının aranması, yönetim kurulu üyelerinin yarısının yine seçimle tayin edilmesi, odaya üye olma zorunluluğunun olmaması gibi hususlar bu liberal-demokratik motiflerden ilk dikkat çekenlerdi. [5]

Ticaret Odası, alanıyla ilgili konularda hükûmet için bir bilgi kaynağı olmasının yanı sıra, aynı zamanda bir istişare kurulu niteliğindeydi. Bu özelliği itibarıyla oda, Osmanlı hükûmetlerinin ekonomik politikaları ve uygulamalarının şekillenmesinde tesir etme şansı bulunan dönemin nadir kurumlarındandı. Odanın kuruluş amaçları arasında sivilleşme veya demokratikleşmeye doğrudan katkı sağlamak veya böyle bir gelişmeye zemin hazırlamak gibi bir düşünce veya hedef olmamakla birlikte, Ticaret Odası'nın Osmanlı ticaret erbabı ve sanayicileri ile toplumun belli bir kesiminin çağın liberal ekonomik fikirleriyle tanışmasında önemli etkisi olduğu ve bu liberal etkilerin sadece iktisadi ve ticari alanla sınırlı kalmayıp uzun dönemde siyaset ve düşünce alanında da izler bıraktığı bir gerçekti.[6]

Ticaret Odası'nın esas görevi, devletin denetimi ve yönlendirmesi altında olmak üzere, ticaret ve sanayiye yararlı hususların araştırılması, ekonomik gelişmeyi

* Marmara Üniversitesi

1 Ufuk Gülsoy ve Bayram Nazır, *Türkiye'de Ticaretin Öncü Kuruluşu: Dersaadet Ticaret Odası 1882-1923,* İstanbul 2009, s. 40; Zekeriya Kurşun, "Küçük Said Paşa (Siyasi Hayatı, İcraat ve Fikirleri)", doktora tezi, Marmara Üniversitesi, 1991.

2 BOA, İ.MM, nr. 65/3075.

3 "Odamızın 50'nci Senesi (1882-1932)", *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*, 1932, sy. 1, s. 1; Hakkı Nezihi, *50 Yıllık Oda Hayatı 1882-1932,* İstanbul 1932, s. 63.

4 BOA, İ.ŞD, nr. 30/ 3122.

5 Gülsoy ve Nazır, *Türkiye'de Ticaretin Öncü Kuruluşu*, s. 53.

6 Gülsoy ve Nazır, *Türkiye'de Ticaretin Öncü Kuruluşu,* s. 53-54.



26- Simkeşler (İntizâmî)

kaldı. Sonradan piyasadaki kontrol gücünü artıran İttihat Terakki, İktisadiyat Meclisi ve İaşe Meclisi'ni ve 1918'de de İaşe Nezareti'ni kurdu. Savaş yıllarında yaşam koşulları güçleşen İstanbul halkına ucuz besin maddesi temin etmek için 12 tüketim kooperatifi kurulmuştu. Bunlar arasında en önemlileri Millî Boğaziçi Anadolu Kooperatif Şirketi, Millî Sultanahmet Kooperatif Şirketi, Millî Makriköy (Bakırköy) Kooperatif Şirketi, Millî Fatih Kooperatif Şirketi ve Millî Şehzadebaşı Kooperatif Şirketi'ydi. Ayrıca İstanbul'da fakir halka yemek dağıtan yirmi beş kadar aşhane açıldı.[52]

İhtisap ve Muhtesip

İstanbul'un ticari hayatında öne çıkan diğer bir organizasyon, vergilerin toplanması ve esnafın denetlenmesi gibi konularla meşgul olan *ihtisap teşkilatıdır*. Muhtesibin başında bulunduğu ihtisap organizasyonu, İstanbul kadısına bağlı olarak çalışıyor; gelen emtia ve ürünlerin kentin her semtine dengeli biçimde dağıtılması, ölçü ve tartıların denetlenmesi, bazı vergilerin toplanması, narhın esnafa tebliğ edilmesi ve kentin güvenliğinin sağlanması gibi görevleri yerine getiriyordu. İhtisap ağası, gedik hakkına aykırı olarak çalıştırılan işyerlerini kapatma yetkisine de sahipti. Kısaca ihtisap organizasyonu, merkezin İstanbul esnafı üzerindeki denetleme ve gözetleme ile yaptırım görevlerini yerine getiriyordu. İhtisap ağasının (muhtesibin) makamının bulunduğu Çardak İskelesi ya da İhtisap İskelesi'ne ise pirinç ve arpa yüklü gemiler yanaşmaktaydı. Yine, yaş meyve sebze teknelerinin yanaştığı iskele ve hal de "Muhtesip Çardağı" adıyla anılıyordu. İstanbul'dan başka, Galata ve Üsküdar'da da bu isimde çardaklar vardı. 1826 yılı sonuna doğru, İstanbul Belediyesi'nin çekirdeğini oluşturacak olan İhtisap Nezareti kuruldu. 1846'da güvenlik işleriyle meşgul olmak üzere *Zaptiye Müşiriyeti* kurulunca, İhtisap Nezareti tamamen beledi hizmetlere yöneldi. Bu dönemde esnaf ve narh kontrolleri ağırlık kazandı. Nihayet 1854 yılına gelindiğinde Şehremaneti (İstanbul Belediyesi) kuruldu.

Tüccarlar

Tüccar grupları da İstanbul ticaretini yönlendiren ve kendi aralarında organize olan önemli yapılanmalardı. Özellikle XVIII. asrın sonuna doğru dış ticaretin büyük bir kısmı yabancı tacirlerin hâkimiyeti altındaydı. Gayrimüslim vatandaşlar da berat ve diğer yollarla yabancı devletlerin himayesinde iç ve dış ticaretin önemli aktörlerindendi. III. Selim bu koşullar altında, 1802'de gayrimüslim tüccarı imtiyazlı bir sınıf hâline getirdi. Bunlar Avrupa ile ticaret yapmaları sebebiyle *Avrupa tüccarı* adını aldı. Yabancı tüccarın sahip oldukları

52 Zafer Toprak, "Milli İktisat", *TCTA*, III, 744-745; Zafer Toprak, "Kemal Bey (Kara)", *DBİst.A*, IV, 519-520.

sağlayacak sebepler ile buna engel maddelerin belirlenmesi ve bu konuda alınması gereken tedbirlerin hükûmete bildirilmesiydi. Bu bağlamda odanın, toplum ve ülke yararına buluşlar yapacak olanları ödüllendirmek için bir fon ayırması düşüncesi önemliydi. Bu düşünce uygulama imkânı bulduğunda, ülkedeki ticaret ve sanayinin gelişmesi kadar, bu yöndeki bilimsel araştırmaların teşviki açısından da önemli sonuçlar doğuracaktı.

Ticaret Odası, etnik veya dinî temelli bir meslek örgütü değildi. Klasik esnaf loncaları yönergelerinde gördüğümüz ahlaki ve mistik söylem oda iç tüzüğünde yoktu. Oda, dönemin Osmanlı milleti anlayışını yansıtıyor ve üye kompozisyonu açısından çok renkli ve "beynelmilel" bir görüntü veriyordu. Odaya kayıt olmak için belli bir din, mezhep veya etnik kökene bağlı olmak gibi bir ön şart yoktu. İstanbul'da oturmak ve aranılan şartları haiz olmak kaydıyla, Müslüman veya gayrimüslim, yerli ya da yabancı her tüccar ve sanayici Ticaret Odası'na üye olabiliyordu.[7] İlk yıllarda 250 kayıtlı tüccarın bulunduğu oda, 1913 yılında, demir tüccarı, maden kömürü tüccarı, deri ve kösele tüccarı ile çoğunluğunu zahire ve odun tüccarının oluşturduğu 1.316 üyeli önemli bir meslek örgütü hâline geldi.[8]

Yönetim kadrolarının renkli kompozisyonuna rağmen oda, Cumhuriyet öncesinde klasik Osmanlılık bilinciyle hareket ederek, devlet ve ülke menfaatlerini ön planda tutmaya, yabancı sermaye karşısında yerli tüccar ve sanayici lehinde hareket etmeye özen gösterdi. Oda yönetiminin genel portresi, Tanzimat'tan beri Osmanlı toplumu ve kurumlarına devlet eliyle hâkim kılınmaya çalışılan "Osmanlı vatandaşlığı" ideolojisinin tipik bir yansımasıydı. Aslında oda yönetiminin bu portresi; dönemin siyasi, ekonomik, sosyal ve zihniyet şartlarının bir sonucu olduğu kadar, modernleşme öncesinde aynı lonca içerisinde Müslüman ve gayrimüslim esnafa birlikte çalışma olanağı sağlayan kadim geleneklerin de izlerini taşıyordu.

Ticaret Odası'nın yönetimine küçük tüccar ve sanayicilerin girmesi iç tüzük gereği mümkün olmadığından, idare heyetinde varlıklı tüccar ve sanayicilerin belirgin bir üstünlüğü söz konusuydu. O tarihlerde birinci ve ikinci sınıf kategorisindeki tüccar ve sanayicilerin de büyük ekseriyeti gayrimüslimlerden oluşuyordu. Küçük tüccar ve sanayicilerin ise genelde Türk ve Müslüman olmaları, doğal olarak, oda yönetiminde bu kesimin uzun yıllar ağırlıklı olarak yer alamayıp daha az sayıda üye ile temsil edilmelerine sebep oldu. Söz gelimi, 1887'de oda yönetimindeki 24 üyeden sadece ikisi Müslüman olup gerisi yerli ve yabancı gayrimüslim tüccardı. Yönetimde temsil oranları zamanla göreceli olarak değişmeye başladı ve 1908'de daha çok Müslüman tüccar idari heyette görev aldı. 1913'te ise oda yönetimindeki üyelerin 21'i Osmanlı vatandaşı, diğerleri yabancı uyrukluydu. Yabancı uyruklu kişilerin yönetimde yer almaları oda tüzüğüne göre mümkün olduğundan o günlerde bir problem olarak görülmüyordu. Ancak, II. Meşrutiyet sonrası yaşanan gelişmelere paralel olarak Ticaret Odası'nın yönetim tablosu 1915'lerden sonra tedricen değişmeye başlayacak,[9] Cumhuriyet'in ilanından sonra ise Ticaret Odası İdare Heyeti tamamen Türk ve Müslüman tüccar ve sanayicilerden tertip edilecekti.[10]

Ticaret Odası, yalnız İstanbul'daki sermaye çevreleri ile tüccar ve esnafın sorunlarıyla değil, ülke genelindeki ekonomik problemlerle de ilgilenmekten geri durmadı. Sadece sorunları dile getirmekle kalmayıp bu sorunların çözümü için yapılması gerekenler konusunda da yol gösterici oldu. Ticaret Odası'nın Osmanlı ekonomisinin gelişmesine yönelik önerileri, devletin bu konudaki politikalarının şekillenmesinde zamanla etkili olmaya başladı.[11] Ticaret Odası, aynı zamanda, Osmanlılar tarafından neşredilen ilk ticaret gazetesinin sahibi olması hasebiyle, sesini geniş kitlelere daha kolay duyurabilmekteydi: Hükûmetin teşvikiyle 5 Ocak 1885 tarihinde yayın hayatına başlayan *Dersaadet Ticaret Odası* gazetesi; ticaret, sanayi, tarım, maliye, bayındırlık ve kamu yararını ilgilendiren çeşitli konular hakkında haber ve bilgiler vermenin yanında, piyasa şartlarından, yatırım olanaklarından, hükûmetin ticaret, tarım ve sanayiyi geliştirme projeleri ile ekonomik sorunların giderilmesine yönelik önlemlerden bahseden yazılar neşrediyordu.

Ticaret Odası, kurulduğu günden itibaren gerek saray ve gerekse hükûmetlerle de uyum içerisinde çalışmaya özen göstererek,[12] bilhassa II. Meşrutiyet (1908) öncesinde siyasi konulardan uzak durup bütün enerjisini, kuruluş amaçlarına uygun şekilde, ekonomik ve mali konulara ayırdı. Ticaret ve sanayinin gelişmesi

7 Nezihi, *50 Yıllık Oda Hayatı*, s. 50.

8 Nezihi, *50 Yıllık Oda Hayatı*, s. 184.

9 Ticaret Odası'nın 1882-1923 arasındaki İdare Heyeti başkan ve üyeleri için bkz. Gülsoy ve Nazır, *Türkiye'de Ticaretin Öncü Kuruluşu*, s. 209-215.

10 Nezihi, *50 Yıllık Oda Hayatı*, s. 263-264.

11 Gülsoy ve Nazır, *Türkiye'de Ticaretin Öncü Kuruluşu*, s. 60-66.

12 *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 19 Şaban 1314/ Ocak 1897; 26 Ağustos 1316/ 7 Eylül 1900; BOA, Y.EE, nr. 57/3.

hakların tümü Avrupa tüccarına da tanındı. Dış âlemle serbest ticaret ilişkilerinin yoğunlaştığı; kurumsal bir değişim olarak Osmanlı'nın gelenekçilik ve provizyonizm prensiplerinden büyük tavizler verdiği XIX. asırda, yabancılarla organik ilişkilerini güçlendiren gayrimüslim tacirlerin Osmanlı ticaretindeki ağırlığı belirgin biçimde arttı. Bu asrın henüz ilk yarısında imparatorluğun hemen her bölgesinde gayrimüslimler yabancıların yerini almıştı. Diğer yanda haksız bir rekabet ile karşı karşıya kalan Müslüman tüccara, II. Mahmud tarafından 1829'da *Hayriye tüccarı* adı verilerek, ona da Avrupa tüccarıyla aynı hak ve imtiyazlar tanındı. Balta Limanı Antlaşması sonucu imparatorlukta serbest ticaret kurallarının işlemeye başlamasıyla birlikte Hayriye tüccarı, Avrupa tüccarı karşısında rekabet edemez hâle geldi.[53] Zamanla sermayeleri azalan ve modern taşımacılık yöntemlerini benimsemede zorlanan Hayriye tüccarının imtiyazları 1876'da kaldırıldı. 1885 yılına gelindiğinde, İstanbul nüfusundaki Müslüman esnaf, zanaatkâr ve tüccarın oranı, %38,3'e inmişti. Gayrimüslimlerin bu yıldaki toplam oranı ise yaklaşık %58'e ulaşmıştı. Bu oranın içerisinde; Ermenilerin payı %27; Rumların %25,4; Yahudîlerin ise %5,3'tü.[54] 1911'de İstanbul'da kayıtlı olan 1.000 tüccarın sadece %3'ü Avrupa asıllı yabancı tüccardan oluşuyordu. Listenin büyük bir kısmını Rum ve Ermeni tacirler oluşturmaktaydı. Bu listede Müslüman tacirlerin payı ise yalnızca %10'du.[55]

Odalar ve Borsalar

İstanbul'daki *ticaret odaları*, ekonomik ve ticari alanda kurumsallaşmanın önemli göstergelerinden biriydi. XIX. asırda Osmanlı topraklarında artan yabancı sermaye ve kurulan yeni şirketler sayesinde İstanbul önemli bir ticaret merkezi hâline geldi. Fransa, Almanya, Avusturya, ABD, İtalya, İngiltere ve Rusya İstanbul'da büyükelçilik ve konsolosluktan başka ticaret odaları da açmışlardı. İstanbul'da ilk yabancı ticaret odası 1870'te Avusturya-Macaristan tarafından açıldı. Oda başlangıçta konsolosluğun bir şubesi iken 1874'te bağımsız, müstakil bir kuruma dönüştü. Fransız Ticaret Odası 1881'de açıldı. Ardından 1883'te İtalyan ve 1888'de İngiliz ticaret odaları açılmıştı. İngilizlerin ticari ve deniz kulüpleri aslında İngiliz Ticaret Odası'nın nüvesini oluşturuyordu. Dersaadet Yunan Ticaret Odası ise 1891'de kuruldu. Amerika Birleşik Devletleri Memalik-i Şarkiye Ticaret Odası'nı 1911'de açtı. İstanbul'da en son Dersaadet Rus Ticaret Odası (1913) kurulmuştu. Ancak bu oda, I. Dünya Savaşı sebebiyle ertesi yıl kapandı.[56]

Osmanlı Devleti'nin kendi ticari teşkilatlanmasında ticaret odasının kuruluşuna kadar hâkim olan meslek kuruluşları esnaf loncalarıydı. Osmanlı merkezî idaresi ilk olarak; tarım, sanayi ve ticaretin geliştirilmesi amacıyla 1876'da Ticaret ve Ziraat Meclisi'ni kurdu. Bu meclis, zaman içerisinde Ticaret Meclisi (Meclis-i Ticaret) adıyla faaliyetlerini sürdürdü. Bir süre sonra bu meclis feshedildi ve görevleri yeni oluşturulan sanayi, ticaret ve ziraat müdürlüklerine devredildi.[57] Ticaret odasının ilk şekli olan ve 1880'de kurulan Cemiyet-i Ticariye ise zaman zaman Oda olarak da anıldı. Nihayet 1882 yılına gelindiğinde *Dersaadet Ticaret Odası* faaliyetine başlamıştı. Oda üyelerinin yarısı Ticaret ve Ziraat Nezareti'nden diğer yarısı da tüccardan oluşacaktı. Oda, zanaat ve sanayinin ilerlemesi için tedbirler alınması, ticaret düzeninde değişiklikler yapılması, gümrük tarifeleri, limanların inşası, nehirlerde vapur işletilmesi, posta-telgraf, demiryollarının uzatılması, yol-köprü onarımı, borsalar kurulması, ticaret gazetesinin yayınlanması gibi alanlarda politikalar geliştirecek ve faaliyette bulunacaktı. Oda, 1889'da Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası şeklini aldı. Bu organizasyon, 1910'da İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası adıyla yeniden organize edildi. 1885'te yürürlüğe giren *Umum Borsalar Nizamnâmesi*, İstanbul Ticaret Odası'na *ticaret borsası* kurma görevini vermişti. Ancak iç ve dış baskılar ve diğer sebepler yüzünden borsa kurulamadı. Oysa aynı dönemde İzmir, Adana ve Konya'da ticaret ve zahire borsaları kurulmuştu. *İstanbul Ticaret Borsası* ise 1925'te faaliyetine başlayabilmişti.[58]

Ticaret Okulları

Ticari organizasyonlar içerisinde sayabileceğimiz diğer kuruluşlar *ticaret okullarıdır*. İstanbul'da ilk ticaret okulu Ticaret Nezareti tarafından 1883 yılında, bugünkü Marmara Üniversitesi'nin temelini oluşturan, *Hamidiye Ticaret Mektebi* adıyla açılmıştır. Dört yıllık bu okul, idadî ve fennî adı altında iki kısma ayrılmıştı. İdadî kısmında tarih, coğrafya, fizik, kimya gibi genel bilgi dersleri;

53 Ali İhsan Bağış, "Osmanlı'dan Cumhuriyete Türk-Müslüman Burjuvazisi Oluşturma Çabaları", *Osmanlı*, ed. Güler Eren, Ankara 1999, c. 3, s. 543-545.

54 Cem Behar, *Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Türkiye'nin Nüfusu (1500-1927)*, Ankara 1996, s. 77.

55 İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c. 2, s. 956-958.

56 Zafer Toprak, "Ticaret Odaları", *DBİst.A*, VII, 269-270.

57 Coşkun Çakır, "Tanzimat Döneminde Ticaret Alanında Yapılan Kurumsal Düzenlemeler: Meclisler", *Sosyal Siyaset Konferansları*, 2000, sy. 43-44, s. 363-379.

58 Adnan Giz, "Osmanlı Devleti'nde Ticaret, Sanayi Odaları ve Borsalar", *TCTA*, III, 748-752.





1- II. Abdülhamid'in tahta çıkışının 25. yıldönümü dolayısıyla İstanbul Ticaret Odası tarafından hazırlanan tebriknâme ve zarfı (BOA, Y. EE, nr. 57/3)

veya bu gelişmenin önündeki engellerin kaldırılması konusunda önemli araştırma ve çalışmalar yaparak projeler hazırlayan oda, bunları birer tespit ve öneriler paketi şeklinde Bâbıâli'ye sunmaktaydı. Ticaret Nezareti'nin ekonomik konular hakkında kurduğu inceleme komisyonlarına Ticaret Odası'ndan sık sık temsilciler çağırması, ticaret ve sanayiye dair meselelerde hükûmetin odanın görüşlerini almak istemesi, Ticaret Odası'nın kısa sürede devlet kurumları nezdinde kazandığı önemi ve itibarı göstermesi açısından dikkat çekiciydi. İşsizlikle mücadele konusu bile odanın ilgi alanındaydı. [13] Ticaret Odası, Osmanlı tüccar ve üreticilerinin uluslararası fuarlara katılması konusunda da öncülük yapıyordu. Söz gelimi 1893'te Osmanlı Devleti'nin katıldığı Chicago Sergisi'nin bütün hazırlıkları oda tarafından yürütülmüş, sergi komisyonu başkanlığını da dönemin Ticaret Odası başkanı yapmıştı.[14]

1889 yılına kadar "Dersaadet Ticaret Odası" unvanıyla faaliyetlerini sürdüren oda, 28 Şubat 1889 tarihinde yapılan yasal bir düzenlemeyle, "Dersaadet Ticaret ve Ziraat ve Sanayi Odası" ismini alarak, bu tarihten itibaren ticaret işleriyle birlikte ziraat ve sanayi işleriyle de ilgilenmeye başladı. [15] 1910'da ise, odanın yeni ismi "Dersaadet Ticaret ve Sanayi Odası" oldu.[16] I. Dünya Savaşı öncesine kadar liberal çizgisini muhafaza eden oda yönetimi, 1914'ten sonra güç kazanan millî iktisat

13 *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 14 Eylül 1307/ 26 Eylül 1891; Nezihi, *50 Yıllık Oda Hayatı*, s. 122.

14 *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 12 Teşrînievvel 1307/ 31 Ekim 1891; 19 Teşrînievvel 1307/ 31 Ekim 1891; 13 Haziran 1308/ 25 Haziran 1892.

15 *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 4 Eylül 1315/ 16 Eylül 1899.

16 BOA, DUİT, nr. 21/15 lef 1, 2.



27- Hamidiye Ticaret Mektebi

fennî kısımda da ticaret matematiği, ticaret tarihi, muhasebe, mal bilgisi, hukuk, iktisat gibi meslek dersleri okutulmaktaydı.

Başlangıçta derslerin seviyesi ilköğrenimin üstünde basit ve genel bilgiler vermekten yukarı çıkamamış ve mesleki uygulamaya da hiç yer verilmemişti. Bunun yanında yabancı dil eğitimine büyük önem veriliyor; Fransızca, İngilizce, İtalyanca, Rumca ve Arapça dillerinden ikisi ile konuşma ve yazmada başarı şartı aranıyordu. Sonradan, okulda bir kısım derslerin Fransızca okutulması ve üç yıllık bir eğitim-öğretim süresi öngörüldü. II. Meşrutiyet'ten sonra okulun adı Ticaret Mekteb-i Alisi (1909) olarak değiştirildi. Bu iyileştirme döneminde, programa birçok ders konularak ve öğretim araçları tamamlanarak üç yıllık bir yüksekokul kimliğinde eğitim öğretime devam edildi. Ayrıca, ticaretle ilgili kişilerin mesleki bakımdan bilgilerinin artırılması amacıyla, 1914'te yalnız sabahları birer ders olmak üzere serbest ticaret dersleri veren ve ilkokul mezunlarını alan iki devreli bir kısım daha açılarak orta derecede pratik ticaret öğretimine de başlandı. 1915'te okulun statüsü tekrar değiştirilip, "kısm-ı evvel" adı altında uygulamalı olarak genel ticaret bilgileri veren üç yıllık orta dereceli (tali) sınıflar ile "kısm-ı sani" denilen yüksek (ali) sınıflara ayrıldı. Ayrıca, "kısm-ı evvel"e bağlı küçükler için uygulamalı ticaret bölümü açılmış ve 1917'de de kız öğrenciler için öğrenim süresi bir yıl olan "Amelî Ticaret İnas Şubesi" adı altında, Uygulamalı Kız Ticaret Bölümü kurulmuştu.[59]

XIX. ASIR İSTANBUL TİCARETİNDE MİKRO BOYUTLU GELİŞMELER

XIX. asrın ortalarından itibaren İstanbul, idari fonksiyonların öne çıktığı ve tüketici özelliğinin ağır bastığı bir imparatorluk başkenti olmaktan çıkmış, ithalat ve ihracatın geliştiği yeni bir döneme girmişti. Bu dönemde öne çıkan tüccar sınıfına, önce Galata bankerlerinin ve daha sonra da bankaların sağladığı finansman desteği sonucunda İstanbul, bölgesel bir merkez hâline geldi.[60] XIX. asır aynı zamanda Osmanlı ile Avrupa arasındaki sosyoekonomik ilişkilerin yoğunlaştığı, kurumsal değişimin yaşandığı ve bu ortamda

59 Coşkun Çakır, "Türkiye'de İktisat Eğitimi: Tarihsel Bir Perspektif", *Yirmi Birinci Yüzyılda Üniversite Eğitimine Bakışlar,* haz. Alparslan Açıkgenç, Vildan Serin ve Sami Gören. İstanbul 2006, s. 118-129; Ahmet Mülayim, "Ticaret Liseleri", *DBİst.A*, VII, 268-269.

60 Ayhan Aktar, "Şark Ticaret Yıllıkları'nda "Sarı Sayfalar": İstanbul'da Meslekler ve İktisadi Faaliyetler Hakkında Bazı Gözlemler, 1868-1938", *Toplum ve Bilim*, 1998, sy. 76, s. 117.

anlayışları doğrultusunda devletçi ve ulusalcı bir çizgiye kaydı.[17]

Osmanlı Devleti'nin tarih sahnesinden çekilmesiyle birlikte, imparatorluk dönemindeki misyonunu tamamlayan İstanbul Ticaret Odası, 1923'te kurulan Türkiye Cumhuriyet ile birlikte farklı bir ekonomik anlayış ve yönetim modeliyle, Türkiye'de ticaretin ve sanayinin gelişmesi için çalışmalarını sürdürdü. 1928'de odaya kayıtlı tüccar içinde 8.481 Türk vatandaşına karşılık, 1.606 yabancı uyruklu tacir vardı. Yabancılar arasında ilk sırada Yunanlılar bulunuyor, onları İranlı ve İtalyan tacirler izliyordu. Odanın yönetim kadroları ise, dönemin bir karakteristiği olarak, Müslüman-Türk unsurundan müteşekkildi. 1925 ve özellikle 1943'te yapılan düzenlemelerle oda, devletin "resmî bir kurumu" hâline dönüşerek özerkliğini kaybetti. Odaya kayıt yaptırmak artık zorunluydu. II. Dünya Savaşı sonrası dünyadaki liberal ve demokratik gelişmelere paralel olarak 1950'de kabul edilen yeni *Odalar Kanunu*, odaya görece bir özerklik sağlamasına rağmen kayıt mecburiyeti sürdü. Bu arada, 30 Mayıs 1952'de İstanbul Sanayi Odası, Ticaret Odası bünyesinden ayrılarak müstakil hâle geldi. İstanbul Ticaret Odası ise, "ticaret odası" kimliğini günümüze kadar korudu.

İstanbul Ticaret Odası, 1923 sonrasında, millî ekonominin güçlendirilmesi, Türk ihracat ürünlerinin dış piyasalarda daha iyi tanıtılması, ekonomik sıkıntıların hafifletilmesi, piyasada güven ve istikrarın temin edilmesi, tasarrufa önem verilmesi, yerli malı kullanımının yaygınlaştırılması, şehirlerin geliştirilmesi, dış ticari ilişkilerin güçlendirilmesi, ihtikâr, vurgunculuk ve spekülasyonla mücadele edilmesi, bilhassa demiryolları yatırımlarının artırılması gibi konularda Ankara hükûmetleriyle hep işbirliği içerisinde oldu. Ülkenin öncelikli iktisadi ve ticari meseleleriyle ilgili raporlar hazırladı, önerilerde bulundu, piyasa araştırmaları yaptı, çözümler üretti, Türkiye'nin komşuları ve diğer ülkelerle ilişkilerinin gelişmesinde teşvik edici roller üstlendi. Türk tüccar ve sanayicisinin iktisadi hayat içinde daha etkin ve aktif rol almalarına çalıştı, onları bu konuda yüreklendirdi. Mektepli tüccar yetiştirilebilmesi yolunda gençleri yurt içi ve yurt dışı eğitim bursları ve diğer imkânlarla destekledi. Yurt içinde ve yurt dışında tertip edilen sergilere Türkiye'yi temsilen ya bizzat iştirak etti ya da bu tür sergilere katılmaları konusunda yerli tüccar ve sanayicileri yönlendirdi. Cumhuriyet döneminde Türkiye'de açılan birçok ticari serginin organizasyonu veya öncülüğü yine oda tarafından gerçekleştirildi.

İstanbul Ticaret Odası'nın yeni dönemdeki bir başka önemli iktisadi hizmeti, Cumhuriyet'in ilk yıllarından itibaren her ay düzenli olarak hazırladığı İstanbul geçinme ve toptan fiyat endeksleriydi. Oda, bunların dışında, ticaret ve sanayi âlemini bilgilendirmek amacıyla istatistikler, piyasa verileri ve dünya ekonomilerinden haberler ve analizler yayınladı, bunları kendi mecmuası ve gazetesi vasıtasıyla ticaret ve sanayi erbabına ulaştırdı. Ticaret Odası, özellikle, II. Dünya Savaşı sonrası dünyada yaşanan demokratik gelişmeler dikkate alınarak hazırlanan 1950 tarihli *Odalar Kanunu* ve Demokrat Parti'nin iktidara gelmesinden sonra katı devletçi çizgiden ayrılarak, liberal anlayışlara daha yakın durmaya ve küresel iktisadi ve ticari ilişkilere daha fazla önem atfetmeye, dünyayı daha yakından takip etmeye başladı. Başbakan Adnan Menderes'in 1960 yılındaki oda ziyareti, hükûmet ile İstanbul Ticaret Odası arasında o tarihe kadar görülmemiş biçimde karşılıklı bir yakınlaşma ve işbirliği potansiyelini ortaya çıkardı. Oda ziyareti sonrasında da devam eden hükûmet-oda yakınlaşması, odanın teklifi üzerine, tek parti döneminin iktisadi inkişafı engelleyici bazı kanun ve uygulamalarının değiştirilmesini bile gündeme getirdi ki bunların başında meşhur *Millî Korunma Kanunu* geliyordu. Ancak 27 Mayıs 1960 askerî darbesi, Türkiye'nin, DP Hükûmeti ile İstanbul Ticaret Odası arasındaki yakınlaşmanın olumlu sonuçlarını görmesine engel oldu.[18]



2- İstanbul Ticaret Üniversitesi'ne dönüştürülmeden önce kullanılan İstanbul Ticaret Odası binası

17 Murat Koraltürk, *Türkiye'de Ticaret ve Sanayi Odaları (1880-1952)*, İstanbul 2002, s. 65.

18 Gülsoy ve Nazır, *Türkiye'de Ticaretin Öncü Kuruluşu*, s. 230-235.

yeni ekonomik-ticari organizasyonların doğduğu bir dönem olmuştur. Örneğin bu asırda gelişen dış ticaret sonucunda önceki döneme göre daha fazla miktarlarda gelen malların boşaltılması için yeni rıhtımlar inşa edilmeye başlandı. Ayrıca geleneksel Osmanlı hanları-kapanları şekil değiştirdi ve yeni yapılar ortaya çıktı. Bu *yeni ticari mekânlar/yapılar*, malların indirildiği *liman/istasyon*, malların muhafaza edildiği *antrepolar,* yeni iş merkezlerini oluşturan *büro hanlar* ve tüccarın gecelediği *otellerdi*. İkinci olarak, finans kurumları ve bankalar, şehrin merkezî iş alanında yeni bir bölünmeye ve Karaköy ile Galata'da ikinci bir ticaret merkezinin ortaya çıkmasına sebep olmuştu. Böylelikle İstanbul'un geleneksel olarak ticaret, zanaat ve depolama faaliyetlerinin yoğunlaştığı Eminönü, Beyazıt ve Unkapanı'nın karşısında yeni bir iş bölgesi doğdu. Osmanlı başkentinin asırlardır ticaret hayatının şekillendiği Kapalıçarşı ve çevresinin itibarı da, ithalatın artmasıyla birlikte, eskiye nazaran azalmış oldu. Genişleyen ekonomik faaliyetler eşliğinde, Avrupa'dan ithal edilen *lüks tüketim mallarını satan dükkânlar, büyük mağazalar, barlar, lokantalar ve tiyatro* gibi yeni ticari mekânlar ve kültürel alanlar özellikle Beyoğlu civarında gelişmeye başladı.

Büro Hanlar

XIX. asrın ikinci yarısından itibaren İstanbul'un ticari hayatında hem iç hem dış etkiler sebebiyle yaşanan önemli gelişmeler ve aşağıda ele alacağımız; şirket yapılarında, mesleklerde ve tüketim kalıplarında ortaya çıkan dönüşümler, *modern büro* olarak kullanılabilecek işyeri ihtiyacını da beraberinde getirmişti. Yeni merkez olarak ortaya çıkan Karaköy, Galata ve Bankalar Caddesi'nde açılan *bankalar* ve *bankerlik firmaları*, *sigorta şirketleri* çalışma biçimlerine uygun olarak inşa edilmiş yeni *ticaret/iş hanlarına (büro hanlara)* yerleştiler. Eminönü, Beyazıt ve Kapalıçarşı etrafındaki geleneksel Osmanlı hanlarından farklı olarak bu hanlarda sadece bürolar bulunuyordu. *Büro hanlar*, Haliç'in her iki yakasının ticaret merkezlerinde büyük bir hızla yayıldı. İşlev bakımından da büro hanları -ticari mekânlar başlığında bahsettiğimiz- klasik Osmanlı ticaret hanlarından ayrılıyordu. Ticaret hanları hem üretim ve depolama, hem de ticaret fonksiyonlarına sahipken, özellikle XIX. asrın ikinci yarısından itibaren artık üretim fabrikalarda yapılıyor, depo olarak antrepolar kullanılıyor, konaklama hizmetlerini de hanlar değil oteller yerine getiriyordu. Böylelikle hanlar artık sadece iş veya ticaret alanına hitap eder oldu. Büro hanları üst katlarındaki üretim ve satışın idaresiyle ilgili büro odaları, zemin kattaki perakende ya da toptan mal ticaretinin yapıldığı dükkânlar veya kafe, lokanta, kuaför, banka şubesi gibi mekânlarla bu alan içerisinde yerini aldı. Büro hanlarının, ticaret hanlarından bir diğer farkı oda olarak değil; genelde her katta bir şirket olacak şekilde kat olarak kiraya verilmesi ya da tek bir şirketin kullanımı için inşa ediliyor olmasıydı. Ayrıca ticaret hanları vakıflarca, vakıflara gelir getirme; büro hanları ise rant elde etmek amacıyla genellikle şahıslar ve şirketlerce yaptırılmıştı. Bunların yanında, klasik ticaret hanları tamamen ortadan kaybolmayıp üretim ve depolama gibi geleneksel fonksiyonlarını devam ettirdi. "Klasik Osmanlı ticaret hanlarından büro hanlarına geçiş" olarak nitelendirilen dönemde hem ticaret hanlarının hem de modern büro hanlarının fonksiyonlarını bir arada barındıran "geçiş hanları" daha çok XIX. asrın ortalarına aitken, büro hanları XIX. asrın son çeyreğinden itibaren İstanbul'un her iki ticaret bölgesine de hâkim olmaya başlamıştı. Ayrıca, XIX. asırda *pasaj* denilen yeni ticari mekânlar da İstanbul'un perakende ticaret hayatına katılmıştır. Pasajlar, tamamıyla Avrupa'daki özellikle de Paris'teki örneklerinden yola çıkılarak yapılmışlardı. İstanbul'da bazıları cam çatıyla örtülmüş olan bu pasajlar, han veya apartman işlevi gören ve zemin katı çeşitli dükkânlara ayrılmış bina blokları arasında yer alıyordu.[61]

Şirketler

İstanbul'da ticari faaliyetlerin büyük bir kısmı klasik dönem ve sonrasında, ortaklık şeklinde yürütülüyordu. Adi şirket niteliğinde olan ve genellikle sermaye ortaklığı şeklinde kurulan *inan şirketleri,* özellikle Galata, İstanbul ve çevresinde konumlanmıştı. İnan şirketleri gıda, giyim eşyası ve yapı malzemelerinin imalatı-ticareti, iltizam ve terzilik gibi alanlarda faaliyet gösteriyordu. Özellikle Yağ ve Balkapanı tacirleri arasında uzun yıllara dayanan inan ortaklıkları kuruluyordu. Avrupa'daki *commendaların* yapısına benzeyen *mudarebe şirketleri* de inan şirketleri gibi uzun mesafeli ticarette faaliyet gösteren diğer bir emek-sermaye ortaklığı biçimiydi. Mudarebe şirketleri İstanbul ticaretinde özellikle Galata ve Tophane'deki deniz ticaretinde faaldi. Başka bir ifadeyle mudarebe ortaklıkları daha çok gemi ticaretini finanse etmede kullanılıyordu.[62] Tanzimat sonrasında Batı'nın ticari

61 Gülenaz, *Batılılaşma Dönemi İstanbul'unda Hanlar*, s. 251-256; Göncüoğlu, *Yolu İstanbul'dan Geçen Kervan'ın Sarayları*, s. 149.

62 Fethi Gedikli, "Osmanlı Şirketleri", *Osmanlı*, ed. Güler Eren, Ankara 1999, c. 3, s. 433. 1742-1779 tarihleri arasında inan ve mudârebe şirketlerinin kadılıklarda görülen ihtilafları için bkz. Tabakoğlu v.dğr. (haz.), *İstanbul Ticaret Tarihi*, s. 20-22, 61-62, 127-128, 328.

İSTANBUL'DA KURULAN ANONİM ŞİRKETLER (1887-1918)

COŞKUN ÇAKIR- YAKUP AKKUŞ

Osmanlı Devleti'nde anonim şirketlerin kuruluşu geç sayılabilecek bir tarihte başlamıştır. Tanzimat'tan önce inan ve mudarebe şirketleri Osmanlı ticaret sisteminin birer parçasıydı. Tanzimat'tan sonra ise adi şirketler kurulmaya başladı. Avrupa'da ticari sistemi içinde anonim şirketler 1800'lere gelmeden oldukça yaygın olarak yer alıyorlardı. Osmanlı'da ise ilk anonim şirket olan Şirket-i Hayriye 1850 yılında kurulmuştur. Bu zemini 1850 tarihinde yayınlanan *Ticaret Kanunu* hazırlamıştı. 1882 ve 1887 yıllarında anonim şirketlerle ilgili yasal düzenlemeler yapıldı. Buna rağmen 1908'den önce kurulan anonim şirket sayısı iki elin parmaklarını geçememiş, 9 olarak gerçekleşmiştir. Bu tarihten sonra sayıları hızla artan bu şirketlerin sayısı 1918 yılına gelindiğinde 130'a ulaşmıştır.

Aşağıdaki listede 65 adet anonim şirket yer almaktadır. Bu şirketlerin önemli bir kısmı yabancıların kontrolü altındaydı. Başka bir ifadeyle söylemek gerekirse merkezleri Avrupa şehirlerinde olup İstanbul'dakiler birer şubeydiler. Bunların faaliyet alanları arasında bankacılık, sigortacılık, ulaştırma, madencilik gibi sektörler önemli bir yer tutuyordu. Ayrıca farklı faaliyet alanları olan çok sayıda sanayi ve ticaret şirketleri vardı.

Tablo Ek 2- İstanbul'da kurulan bazı anonim şirketler (1887-1918)

Anonim Şirketin Adı	Kuruluş Yılı	Kuruluş Amacı ve Faaliyet Alanı
Dersaadet Buz Osmanlı A.Ş.	23.08.1887	Bilad-ı Selase ile Biga kazasında buz imal edip satmak.
Şirket-i Hayriye A.Ş.	1888	Köprüden Boğaziçi'nin her iki sahili boyunca kavaklara kadar Sarayburnu ile Harem İskelesi arasında vapur işletmek.
Osmanlı Sigorta Şirket-i Umumiyesi	31.05.1892	Her nevi sigorta işlemlerini yapmak, özellikle yangından, kara ve deniz taşımacılığından doğacak hasarları karşılamak ve hayat sigortası akdi yapmak.
İstanbul Menba Suları Şirket-i Osmaniyesi	25.09.1896	Dersaadet ve civarında bulunan meşhur memba sularından, İstanbul'a su nakletmek ve satmak.
Türkiye Millî Bankası	13.09.1909	Ticaret ve sanayinin gelişmesi, madenlerin işletilmesi vs. çalışmalar, menkul ve gayrimenkul teminat karşılığında borç vermek vb. mali kredi işlemleri.
Haliç Vapurları Şirketi	02.11.1909	Haliç'te vapur işletmek.
İtibarı Mali-i Osmanî A.Ş.	16.05.1910	Mali, ticari, sınai, madenî, menkul ve gayrimenkul mallarla ilgili genel işlemler; imar işleri, çeşitli banka ve itibar işleri.
Tenmiye-i Sermaye Osmanlı A.Ş.	20.06.1910	Her nevi ticari işlemleri yürütmek, imar işlerine dair imtiyaz almak.
Hamızı Karbon İmalına Mahsus Osmanlı A.Ş.	28.07.1910	Hamızı Karbon Fabrikası tesis etmek ve işletmek, ileride gazlı maddeler ve maden suları imal ederek bunların satışını yapmak.
Türkiye Ticaret ve Sanayi Bankası	27.08.1910	Mali işlemler, finansman, ticaret, ziraat ve madencilik sahalarında faaliyet göstermek.
Paşabahçe Kiremit ve Tuğla Fabrikası Osmanlı A.Ş.	25.09.1910	Kiremit, tuğla ve benzeri imalatı alıp satmak, fabrika işletmek.
Ticaret Osmanlı A.Ş. Umumiyesi	12.01.1911	Her türlü ticari ve sınai işlemleri gerçekleştirmek. Tıbbi malzemelerin üretilmesi için fabrika kurmak veya satın almak ya da ortaklık yapmak.
Meadin Osmanlı A.Ş.	01.03.1911	Maden, su kaynağı ve taşocağı ruhsat ve imtiyazlarını alıp işletmek, devretmek, cevher ve madenî eşya alım-satımı, bunlarla ilgili sınai ve ticari faaliyetler yapmak.
Hilal Osmanlı Anonim Vapur Şirketi	26.03.1911	Gerek Osmanlı topraklarında bulunan limanlar, gerekse yabancı ülkelerin limanları arasında vapur işletmek ve deniz nakliyatçılığı alanında faaliyet göstermek.
Taşocakları Osmanlı A.Ş. Umumiyesi	13.05.1911	Malta taşı ocaklarını işletmek ve bununla ilgili ticaret ve sanayi ile meşgul olmak.



28- Karaköy'deki Ziraat Bankası

mevzuatı benimsendiğinden, şer'i hukuka dayanan mudarebe şirketleri yürürlükten kaldırılırdı. XIX. asrın ikinci yarısından itibaren bugünkü anlamda ilk adi şirketler kurulmaya başlandı.[63]

Erken modern dönemin (1500-1800) başlarında, Avrupa'da gelişmiş örneklerine rastladığımız *anonim şirketler* ise, Osmanlı ticaret hayatında daha geç bir tarihte ortaya çıkmıştır. İlk anonim şirket 1850'de Şirket-i Hayriye adıyla İstanbul'da, ilk kent içi toplu taşıma (vapur) işletmesi olarak kurulmuştu. Şirket-i Hayriye, kurulduğunda Ticaret Nezareti'nin idaresine verilmişti. Şirketin idaresi için nezaret içerisinde bir meclis oluşturulmuş, meclis başarılı olamayınca yönetim mültezime verilmişti.[64] Şirketleşme özellikle Tanzimat Dönemi'nde yapılan kurumsal (yasal) düzenlemeler eşliğinde gelişimini sürdürdü. 1850'de yayınlanan *Kanunnâme-i Ticaret*, Osmanlı Devleti'nde modern anlamda şirketleşme ile ilgili mevzuatın ilk adımını oluşturdu. Ancak bu kanun kapsam açısından dar olması ve sınırlı konularda düzenlemeler getirmesi sebebiyle ticaret hukuku ve ticaret şirketleri açısından oldukça yetersizdi. 1866'da esnaf şirketleri kuruldu. Simkeşleri, debbağları, saraçları, kumaşçıları, dökümcüleri ve demircileri bir araya getiren bu şirketlerin bazıları sermaye yetersizliği, bazıları ise bilgi ve deneyim eksikliği sebebiyle başarılı olamadı. 1882'de ve 1887'de yine anonim şirketler üzerine yasalar çıkarıldı.

Bütün bu düzenlemelere rağmen, II. Meşrutiyet'ten önce kurulan anonim şirket sayısı ancak 9'a ulaşabilmişti. 1908'den 1918'e kadar kurulmuş olan toplam şirket sayısı ise 130'u bulmuştu. Bu şirketlerin 95'i İstanbul'da kurulmuştur.[65] Ancak savaş ortamında ve millî iktisat anlayışı çerçevesinde kurulan anonim şirketler, yeni yatırımlara gidilememesi, ham madde ve enerji temin edilememesi ve devletin savaş sebebiyle üretim araçlarına el koyması gibi birçok olumsuzluklar yaşamıştır.[66]

1850-1910 yılları arasında kurulan anonim şirketlerin büyük bir kısmı yabancı uyrukluların kontrolündeydi ve bunlar aslında, merkezleri yabancı ülkelerde olan şubelerdi. Ayrıca farklı Avrupa ülkelerinden gelen tacirler dış ticaret işlemlerini önemli liman şehirlerinde kurdukları aile şirketleri yoluyla yürütüyorlardı. XIX. asır İstanbul'unda bunlar arasında en önde geleni Whittall Şirketi'ydi.[67] Şirketlerin *ödenmiş sermayelerinin* toplamı içerisinde %77'lik oranla bankalar ve sigorta şirketleri önde geliyordu. Bu sektörleri sırasıyla, ulaştırma (%10), kamu hizmetleri (%4), madencilik (%3,6), ticaret şirketleri (%1,8), tütün tekeli şirketi (%1,6), sanayi şirketleri (%1,5) ve diğerleri izliyordu. Kurulan bankalardan yalnızca Ziraat Bankası, Türkiye Millî Bankası ile Ticaret ve Sanayi Bankası yerli sermayeye dayanıyordu. Bu bankaların ödenmiş sermayelerinin kurulan tüm şirketlerin ödenmiş sermayelerine oranı ise %13'tü.[68] Diğer yandan reel sektörle mali sektör de iç içe geçmişti. Örneğin, bir Alman bankası olan Deutsche Orient Bank, 1908'de İstanbul'un elektriğini sağlamak amacıyla bir elektrik şirketi kurmuştu.[69]

Oldukça kârlı bir sistem olan sigorta şirketi işletmeciliği de, bu dönemde hızlı bir gelişme gösterdi.

63 Bağış, "Osmanlı'dan Cumhuriyete Türk-Müslüman Burjuvazisi", s. 545-547.

64 Tekdemir, "Ticaret Nezareti", s. 132.

65 Özellikle II. Meşrutiyet Dönemi'nde İstanbul'da kurulan bazı anonim şirketler için bkz; **Tablo Ek 2**.

66 Celali Yılmaz, *Osmanlı Anonim Şirketleri*, İstanbul 2011, s. 27-28, 33.

67 Haydar Kazgan, "Cumhuriyet'ten Önce Şirketler", *TCTA*, III, 782-784; Şevket Pamuk, "19. yy'da Osmanlı Dış Ticareti", *TCTA*, III, 664-665.

68 Murat Koraltürk, "Osmanlı Devleti'nde Şirketleşme, İlk Anonim Şirket ve Borsanın Kuruluşu", *Osmanlı*, ed. Güler Eren, Ankara 1999, c. 3, s. 443-444.

69 Tevfik Çavdar, *Osmanlıların Yarı –Sömürge Oluşu*, İstanbul 1970, s. 133-134, 140-144.

Osmanlı İp ve Keten Eşya Şirketi	12.06.1911	İp, sicim, halat çeşitleri ile kanaviçe, dikiş ve keten bezleri ve ketenden mamul eşya imaline ait bir fabrika kurmak ve idare etmek.
İstanbul Bankası	05.07.1911	Her türlü sarrafiye, ticaret ve nafia işlemlerini yürütmek
İnşaat A.Ş. Osmaniyesi	01.12.1911	Her türlü inşaat ve kazıları yapmak, sanayi, ticari ve mali işlemleri icra etmek.
Osmanlı A.Ş. Müteşebbisesi	19.12.1911	Gayrimenkul alım satımına aracılık etmek, rehin ve teminat karşılığında borç vermek, her nevi imar, sanayi ve ziraat işlerinde faaliyet göstermek.
Osmanlı İttihat Seracılık A.Ş.	28.12.1911	Seracılık malzemeleri üretmek, ithalini gerçekleştirip satmak.
Beyoğlu Tuhafiye Mağazaları A.Ş.	21.03.1912	Her nevi moda ve elbise ile ilgili ticari işlemlerle uğraşmak.
Balcı Kardeşler Anonim Ticaret Şirketi Osmaniyesi	31.03.1912	Her nevi ticari işlemler yanında fabrika ve imalathane açmak, müteahhitlik yapmak vs.
Çimentodan Tuğla ve Bilcümle Levazım-ı İnşaiyye İmaline Mahsus İstera Osmanlı A.Ş.	01.06.1912	İnşaat malzemeleri imal etmek ve bununla ilgili ticari işlemleri yapmak.
Koru ve Yalova Hamamları Osmanlı A.Ş.	25.07.1912	Arsa işletmek, oteller, gazinolar, kulüpler, tiyatrolar, ılıca, deniz hamamları, haneler, mağazalar kurmak, kiralama, elektrikli tramvay inşa etmek, tramvay inşasına kadar otobüs ve otomobil işletmek.
Umur-ı Ticariye Sanaiyye ve Maliye Osmanlı A.Ş.	31.08.1913	Borç verme, ticaret senedi çıkarma, iskonto, genel esham, ticaret malı alım satımı, imar işleri ve maden imtiyazı çıkartma, üçüncü şahıslardan imtiyaz satın almak. Demiryolu ve tramvay nakliyatı işletmek, sanayi kuruluşları açmak.
Mütekaidin-i Askeriye Ticaret A.Ş.	18.09.1913	Ticaret, sanayi, imarla ilgili her nevi faaliyeti yürütmek, ücretli okul kurmak ve eğitim hizmeti vermek.
Mebde-i Servet Anonim Osmanlı Ticaret Şirketi	29.10.1913	Ticari kuruluşlar ile müşteriler arasında aracılık yaparak veresiye işlemlerine devam etme, erzak ve buna ait ticari eşya, mensucat ürünleri alım satımı yapmak.
Manifatura Ticareti Osmanlı A.Ş.	29.12.1913	Her türlü ticari faaliyeti bağımsız olarak sürdürmek, aynı işi yapan diğer ticaret hanelerle ortaklık etmek, mensucat imali için tesisler kurmak.
Tetkikat-ı Madeniye ve Sınaiyye Osmanlı A.Ş.	04.03.1914	Ticaret, sanayi, maliye, ziraat, bahriye, nafia ve belediyeye ait iş kollarında faaliyet göstermek ve bunları yürütecek şirketler kurmak.
Dersaadet Peynirci Osmanlı A.Ş.	28.03.1914	Şirketin hissedarları peynirci esnafından ibaret olarak, peynir vb. ticaretini yapmak.
İstanbul Emlak Şirket-i Osmaniyesi	14.05.1914	Bina inşası, kiralama ve satış işlemleri vs., İstanbul sınırları içinde kendi adına gayrimenkul satın almak, kiralama, satış ve inşaat işleriyle ilgilenmek vs.
Büyükada Levazım-ı İnşaiyye Anonim Osmanlı Şirketi	07.03.1915	Yalnızca inşaat malzemeleri ticareti ile meşgul olmak, ileride ihtiyaç hâlinde yakacak, hububat, gıda maddesi ve meşrubat ticareti yapmak.
İntibah-ı Ticaret Osmanlı A.Ş.	13.04.1915	Her nevi ticari işlem yapmak. (Bu şirket özellikle manifaturacılık sahasında çalışmaktadır.)
Anadolu Millî Mahsulat Osmanlı A.Ş.	28.09.1915	Hububat, tiftik, koyun, yün yapağı, deri ve afyon gibi iç üretimi alıp satmak ve bu maddeler üzerinden komisyonculuk yapmak.
Osmanlı İtibarı Millî Bankası	01.01.1916	Bütün banka işlemleri ile uğraşmak.
Nakliyat-ı Umumiye Osmanlı A.Ş.	05.02.1916	Buharla hareket eden otobüs, kamyon, omnibüs, otomobil işletmek ve demiryolları, vapur, römorkör gibi nakliye vasıtalarıyla ev eşyası ve ticaret malları nakletmek.
Mustafa Şamlı Mahdumu Müessesatı Ticaret A.Ş. Osmaniyesi	19.05.1916	Her nevi ticari faaliyetleri yürütmek fabrika ve imalathaneler açmak, ithalat ve ihracat komisyonculuğu yapmak, komandine sıfatı ile başka şirketlerle sözleşmeler imzalamak.
Osmanlı Anonim Lastik Şirketi	23.05.1916	Yabancı ülkelerden lastik ve kauçuk mamulleri getirip satmak, ticaret mallarını üretmek, fabrika inşa edip idare etmek ve iç-dış komisyonculuk işlemleri yapmak.

Tablo 5- Şark ticaret yıllıklarına göre İstanbul'da iktisadi faaliyetler, meslekler ve organizasyonlar (1868-1909)								
	1868	%	1883	%	1893	%	1909	%
Üreticiler ve Aracılar (Tarımsal Mallar)	17	1	177	4	381	5	538	5
Bankerler ve Finans Kurumları	52	5	155	3	196	3	323	3
İhracatçılar (Ham madde ve Madencilik)	-		11	0.2	32	0.5	18	0.2
İthalatçılar ve Simsarlar (Tüketim Malları)	142	12	587	13	1233	18	1.833	17
İthalatçılar ve Simsarlar (Yatırım Malları)	14	1	73	2	75	1	121	1
Yeni Hayat Tarzı ile İlgili Hizmetler (kuaförler, barlar ve içkili lokantalar, asansör tamircileri, çiçekçiler, ütücüler vs.)	120	11	438	10	486	7	774	7
Yeni Girişimciler (sigorta şirketleri, gemicilik ve nakliye kumpanyaları, müteahhitler, komisyoncular vs.)	283	25	927	21	600	9	1.729	16
Yeni organizasyonlar ve dernekler (yabancı ticaret odaları, hayır kurumları, yetimhaneler, yabancı cemaat okulları vs.)	8	1	161	4	159	2	273	3
Yeni Profesyoneller ve Uzmanlar (hekimler, avukatlar, tarım uzmanları, mimarlar, dalgıçlar, dekoratörler vs.)	152	13	591	13	949	13	1.047	10
Yeni Kamu Hizmetleri (elektrik, tramvay, tünel, su ve havagazı şirketleri, oteller, emlakçılar, matbaalar vs.)	44	4	184	4	315	4	543	5
Yeni İşler ve Zanaatlar (bira ve çimento fabrikaları, demir döküm atölyeleri, ipekli kumaş imalathaneleri, kravatçılar vs.)	57	5	255	6	602	9	834	8
Geleneksel Esnaf (kehribarcılar, celepler, kasaplar, balık satanlar, yumurtacılar, bakkallar, manavlar, sahaflar vs.)	85	7	328	7	680	10	789	7
Geleneksel Zanaatkârlar (fırıncılar, sepetçiler, kazan ve mangalcılar, marangozlar, kuyumcular, tespihçiler vs.)	164	14	557	13	1298	18	1.658	16
Diğer meslekler ve faaliyetler	-		8	0.2	31	0.4	42	0.4
Toplam	1.138		4.452		7.037		10.522	

***Kaynak:** Aktar, "Şark Ticaret Yıllıkları'nda "Sarı Sayfalar": İstanbul'da Meslekler", s. 124.

Osmanlı sigorta piyasasında büyük pay sahibi olan İngilizler 1890'larda çok sayıda şube açmışlardı. 1892'de yerli sermaye kullanılarak Osmanlı Umum Sigorta Şirketi'nin kurulmasıyla birlikte piyasadaki rekabet ortamı daha da ısınmıştı. 1894'te İstanbul'da hayat, nakliyat ve yangın sigortası yapan üç ayrı dalda toplam 76 şirket vardı. 1911'de İstanbul'da sadece yangın sigortası yapan şirket sayısı 62'ye ulaşmıştı.[70]

İstanbul'un ticari hayatında yaşanan dönüşüm, sadece ticaret merkezlerinde, ticari mekânlarda ve şirketleşmede değil; İstanbul'un nüfus yapısında, meslek dallarında ve tüketim davranışlarında da kendini hissettirdi. XIX. asrın son çeyreği ile XX. asrın ilk çeyreği arasında İstanbul piyasasındaki yabancı markalar ve uluslararası ticaret gelişmeye ve çeşitlenmeye başladı. Yeni pazarlama stratejileri geliştirildi. Örneğin reklamcılık bir sektör hâlini aldı.[71] Tablo 5, XIX. asrın sonları ve XX. asrın başlarında İstanbul'daki mesleklerin, ticari faaliyetlerin ve organizasyonların gelişimi ve değişimini göstermektedir.

Tablo 5'e göre, büyük mağazaları da içerisinde barındıran *her tür tüketim malı ithalatçıları ve simsarları; yeni hayat tarzıyla ilgili hizmetler; yeni profesyoneller ve uzmanlar* ve *yeni girişimci* miktarları her bir yıl için toplam meslek ve iktisadi faaliyetler içerisinde önemli paylara sahiptir. Diğer taraftan asırlardır lonca teşkilatı içerisinde organize olan *geleneksel esnaf ve zanaatkârların* da -lonca sisteminin güç kaybetmesine rağmen- genel kanının aksine toplam içerisindeki paylarının azalmadığı; XIX. asrın sonları ve XX. asrın başlarında yeni ticari faaliyet ve meslekler arasında dükkân sahibi küçük üretici ve satıcılar olarak varlıklarını sürdürdükleri görülüyor.

XIX. asırda İstanbul ticaretindeki mikro boyutlu diğer gelişmeler tüketim alanında görülmüştür. Tüketim malları ithalatçılarının ve yeni hayat tarzı sunan hizmetlerin sayısındaki artışa ve toplam içerisindeki oranlarına paralel olarak tüketici davranışlarında önemli değişmeler yaşandı. Levantenlerin ve Mısırlı ailelerin lüks yaşam tarzları ve tüketim alışkanlıkları tüketim kültürünün yaygınlaşmasına sebep olmuş, ticareti canlandırmış ve tüketim kalıplarını değiştirmişti.

70 Ramazan Balcı, İbrahim Sırma (haz.), *Ticaret ve Ziraat Nezareti, Memalik-i Osmaniye'de Osmanlı Anonim Şirketleri*, İstanbul 2012, s. 21.

71 Arzu Varlı, Rahmi Deniz Özbay, "İstanbul'da Perakende Ticareti: Tüketim Mal ve Hizmetleri Piyasası (1840-1909)", *Uluslararası 9. Bilgi, Ekonomi ve Yönetim Kongresi Bildirileri*, Saraybosna 2011, s. 2414.

Dersaadet Ticaret ve Ziraat Sanayi Şirket-i Osmaniyesi	13.08.1916	Yol inşası yapmak, orman yetiştirmek, sulama yapmak, bataklıkların kurutulmasını sağlamak, kiralama yoluyla çiftlik işletmek, fabrikalar kurmak ve idare etmek, dış ticaret yapmak.
Millî İthalat Kantariye A.Ş.	06.09.1916	Gerek içerden gerekse dışardan kantariye ve bakkaliye eşyası getirip satmak ve bu maddeler üzerine komisyon işlemleri yapmak.
Vesait-i Nakliye Osmanlı A.Ş.	17.09.1916	Buharlı ve yelkenli gemiler inşa ederek deniz, göl, nehir ve kanallarda işletmek, her türlü deniz ve kara taşımacılığını yapmak, kömür ticaretiyle meşgul olmak.
Mehmet ve Ahmet Abut Müessesatı Millî Ticaret A.Ş. Osmanisi	09.11.1916	Her nevi ticari faaliyeti yürütmek gayesiyle ticarethaneler satın almak, fabrika ve imalathaneler açmak ve bu tür şirketlerle ortaklık kurmak.
Yeni Ticaret A.Ş. Osmaniyesi	04.01.1917	Her nevi mahsulat ve sanayi ürünlerini satmak ve ticaret emtiasına mukabil avans vermek, fabrika ve imalathaneler kurmak.
Islah ve Terakki-i Ziraat Şirketi Osmaniyesi	03.02.1917	Ziraat aletleri satmak ve kullanışını göstermek, fabrikalar kurmak, tohumların ve hayvanların ıslahına çalışmak vs.



1- Mahmutpaşa Yokuşu (Yıldız Albümleri)



29- Karaköy (Yıldız Albümleri)

Ancak, yüksek tüketim eğilimine sahip olanlar sadece Mısırlı aileler, saray çevresi ve üst tabaka değildi. Gelişen ekonomik faaliyetler eşliğinde büyüyen ve modern yaşam tarzını benimseyen orta tabaka da tüketim kalıplarını ve davranışlarını geliştirmiş, Beyoğlu'nda yükselen apartmanlara yerleşmeye başlamıştı. Ayrıca 1890'lardan itibaren başlayan taksitli (kredili) satışlar ve peşin ödemelerde yapılan indirimler, perakende ticareti hem çeşitlendirmiş hem de artırmış, bu durum İstanbul'da tüketimin ve dolayısıyla ticaretin gelişmesini desteklemişti.[72]

İSTANBUL TİCARETİNİN MAKRO EKONOMİK ÖNEMİ

Osmanlı dönemi boyunca, bir yandan Avrupa ağırlıklı denizaşırı ve doğu ağırlıklı kervan ticareti olarak dış ticaret, öte yandan kentin iaşesine odaklanmış iç ticaret ve son olarak kent içi perakende ticaret, İstanbul'un en önemli iktisadi sektörünü oluşturdu.

XVI. asrın sonlarında Fransa'nın Osmanlı sularındaki ticaret gemilerinin sayısı 1.000 kadardı. Bunların, büyük bir çoğunluğu da İstanbul Limanı'ndan yükleme-boşaltma yapıyorlardı. XVII. asırdan itibaren dünya ticareti yeni keşifler sonucu Akdeniz havzasından okyanuslara doğru kayarken İstanbul Limanı da eski önemini yavaş yavaş yitirmeye başladı. Öte yandan mamul mal ithalatı katlanarak artarken Osmanlı'nın ham madde ihracatı da azaldı. XVIII. asrın ilk yarısında yaşanan barış döneminden İstanbul ticareti de olumlu yönde etkilenmiş, İstanbul'un dünya piyasalarıyla etkileşimi artmıştı. Ancak XVIII. asrın sonlarına doğru tekrar başlayan savaşlar İstanbul'un dış ticaretteki önemini nispeten azaltmış, kentin iaşesinde de önemli sorunlar yaşanmıştı.[73]

İstanbul'dan yapılan ihracatta XIX. asra kadar değerli mal ve dokumalar, kürk, deri, halı önde gelirken, bu asrın özellikle ikinci yarısından itibaren -iaşe konusunda bahsettiğimiz gibi- kentin iaşesi serbest piyasaya bırakılınca ve ticaret yasakları kaldırılınca ihracatta tahıl ve diğer tarım ürünlerinin payı arttı.

72 Varlı ve Özbay, "İstanbul'da Perakende Ticareti", s. 2416-2419; Aktar, "Şark Ticaret Yıllıkları'nda "Sarı Sayfalar":İstanbul'da Meslekler", s. 128.

73 Şener, "18. yy'da İstanbul'da Ticaret", s. 46-49.

Ticaret ve İtibar-i Umumi Bankası	01.03.1917	Her nevi banka, ticari ve sınai işlemleri ile uğraşmak üzere menkul ve gayrimenkul değerler mukabilinde borç sağlama işlemlerini gerçekleştirmek.
Teşebbüsat-ı Madeniye ve Sınaiyye Osmanlı A.Ş.	09.06.1917	Maden ve taş ocakları işletme, maden suları araştırma, ruhsat ve imtiyaz alma, sanayi yatırımlarını işletme, maden ve cevher mamullerini alıp satma.
Millî Mensucat A.Ş.	19.06.1917	Kumaş ve mensucat imalinde kullanılan maddeleri getirmek, bunlardan iplik imal etmek, iplik satın alarak her nevi dokumacılıkla uğraşmak vs.
Teşebbüsat-ı Sınaiyye A.Ş.	26.07.1917	Pamuk, ipek, yün ticaretini yapmak ve her nevi mensucat için fabrikalar kurmak.
Kağıtçılık ve Matbaacılık A.Ş.	20.08.1917	Kâğıtçılık ve matbaacılık ile birlikte her nevi ticari ve sınai işlemleri yürütmek.
Terakki-i Sanayi Türk A.Ş.	28.08.1917	Kuyumculuk, dökmecilik, tomacılık sahalarında her nevi çalışmayı yapmak ve ilgili fabrikalar kurmak, gerekli aletleri ve eşyayı üretmek, ithal ederek satmak.
Yerli Çimentoları Osmanlı A.Ş.	12.09.1917	Çimento fabrikaları kurmak ve ilgili sair sanayi ve ticari alanlarda faaliyet göstermek.
Hanımlara Mahsus Eşya Pazarı Osmanlı A.Ş.	18.10.1917	Hanımlara ait her nevi eşyanın üretim ve satışını yapmak, dikiş işleri ile ilgili taahhütlerde bulunmak.
Ticaret-i Berriyye ve Bahriyye Osmanlı A.Ş.	23.10.1917	Buharlı ve yelkenli gemiler, mavna ve römorkörle yolcu ve eşya nakliyatı yapmak, bunları inşa etmek üzere fabrikalar kurmak, tramvay, otobüs, omnibüs vs. ve hayvanatla nakliyat işleri yapmak, kömür ocaklarını işletmek, kömür ticareti yapmak, depolar kurmak, orman işletmek vs.
Millî İnşaat-ı Bahriye Osmanlı A.Ş.	23.10.1917	Demir ve ahşap, gemi ve bunlar için gerekli makine inşa etmek ve her nevi tamiratı yapmak üzere fabrika, havuz ve kızak kurmak.
Duhan Osmanlı A.Ş.	30.10.1917	Tütünle ilgili ziraat, ticaret ve ihracat yapmak, yeni şirketler kurmak, iştiraklere katılmak.
Karamürsel Mensucat ve Ticaret A.Ş.	12.11.1917	Her nevi mensucat vesair sanayi mamulleri üretimi için fabrikalar kurmak ve ticari faaliyetlerde bulunmak.
Yerli Mensucat Osmanlı A.Ş.	22.12.1917	Aba, şayak ve emsali yün ve pamuk mensucat imal ve satışı yapmak vs.
Orman İşletme Şirketi	23.12.1917	Osmanlı topraklarındaki orman iltizamları ve ağaç sanayiyle ilgili her türlü faaliyeti yürütmek, iltizamını aldığı ormanları işletmek vs.
Türkiye Millî Sigorta Şirketi	30.12.1917	Hayat, yangın ve nakliyat üzerine faaliyetler, diğer sigorta işlemlerini yapmak vs.
Millî Orman ve İnşaat Osmanlı A.Ş.	02.01.1918	Orman iltizamı almak, fabrika kurmak, kereste ve kâğıt imaliyle orman ürünlerinden elde edilen malzemeyi alıp satmak, kömür ticareti yapmak, inşaat malzemesi alım satımıyla ilgili alanlarda faaliyetler, nakliyat yatırımı yapmak.
İncir Çiftliği İmarat ve İnşaat Osmanlı A.Ş.	14.01.1918	Evler, mağaza, depo vesair binaların inşasıyla şirket hesabına işletmek, başkalarına satmak, kiralamak, saha içerisinde yol, şose, sokakları inşa etmek.
Sanayi-i Madeniye ve Makine İnşaatı A.Ş.	18.01.1918	Maden sanayi, gemi tamiri ve muhtelif makine inşaatı sahalarında faaliyetler göstermek.
Altın Yıldız Osmanlı A.Ş.	22.01.1918	Yün, tiftik, pamuk, ipek ve bunlarla karışık dokuma ile her nevi ip, iplik ve tire imali için fabrikalar kurmak ve bunlarla ilgili ticari faaliyetleri yürütmek.
Osmanlı Millî Umum Sigorta Şirketi	15.02.1918	Her nevi sigorta işlemlerinin icrası (1892'de kurulan Osmanlı Sigorta Şirket-i Umumiyesi, 1917'de İtibar-i Millî Bankası tarafından satın alınmış ve 1918'de bu adla kurulmuştur. 1920'de İstanbul Umum Sigorta Şirketi adını almıştır).
Osmanlı Teşebbüsat-ı İktisadiye A.Ş.	24.08.1918	Çiftlik, orman vs. gayrimenkuller, maden iltizamı kiralamak; sanayi kuruluşları ve inşaat alanında, şehir ve kasabalarda şirket faaliyetlerinin gerektirdiği gayrimenkullere tasarruf etmek, imar faaliyetlerinde bulunmak.
Ekonomik Kooperatif Osmanlı A.Ş.	14.12.1918	Her nevi gıda maddesi, ev gereçleri, mal ve eşya ticareti ile meşgul olmak.

***Kaynak:** Ramazan Balcı, İbrahim Sırma (haz.), *Ticaret ve Ziraat Nezareti: Memalik-i Osmaniye'de Osmanlı Anonim Şirketleri,* İstanbul 2012, s. 49-343; Celali Yılmaz, *Osmanlı Anonim Şirketleri,* İstanbul 2011, s. 75-433.

Tablo 6- İstanbul-Galata ve İzmir limanlarından yapılan ithalat ve ihracatın toplam ithalat ve ihracattaki yeri (1894-1913)

			(Kuruş)							
	Osmanlı Tüm		İstanbul ve Galata Limanı				İzmir Limanı			
Yıl	İthalat	İhracat	İthalat	%	İhracat	%	İthalat	%	İhracat	%
1894		1.375.380.530			258.484.709	19			501.613.111	36
1908	3.322.439.848	1.878.208.676	858.034.466	26	138.914.232	7	490.879.165	15	539.610.186	29
1909	3.691.391.694	1.923.251.015	1.155.478.185	31	180.645.473	9	375.818.483	10	553.943.758	29
1910	4.265.597.589	2.107.971.300	1.339.984.144	31	219.307.532	11	534.913.920	13	561.997.717	27
1911	4.500.913.450	2.471.913.306	1.525.569.468	34	308.443.256	12	481.660.201	11	488.455.991	20
1913	4.080.968.220	2.151.267.878	1.580.234.539	39	290.926.871	14	565.871.991	14	528.137.367	25

Kaynak: Filiz Çolak, "II. Meşrutiyet'ten Cumhuriyete Batı Anadolu'da Üretim ve Dış Ticaret (1908-1923)", doktora tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, 2005, s. 126.

İthalat kesimine baktığımızda; dokuma ürünleri, züccaciye ve kâğıt gibi geleneksel mal ve ürünler yanında diğer sanayi ürünleri ve çeşitli tüketim maddeleri de ithalatın önemli bir parçası hâline geldi. XIX. asrın sonlarından itibaren İstanbul Limanı'nın ticaret hacmi ve ticari hareketliliğinde kısmi bir gerileme gözlenmiştir. Bu duruma, yeni bir ticaret yolu olarak Süveyş Kanalı'nın açılması, yeni gelişen demiryollarının Avrupa'yı Rusya üzerinden Hindistan'a bağlaması ve Osmanlı Devleti'nin alım gücünde yaşanan azalma vs. koşullar sebep olmuştu.[74] Bununla birlikte, İstanbul'un deniz nakliyatındaki önemi sonraki yıllarda tekrar artmıştır. Örneğin 1898'de tüm Osmanlı limanları içerisinde İstanbul Limanı'nın ton bazında deniz nakliyatındaki payı %31.4 iken, 1913'te bu oran %48'e yükselecektir.[75]

İç ve dış ticaret sektörlerinin İstanbul ekonomisi için önemini ve İstanbul ticaretinin de ülke ekonomisindeki yerini nicel verilerle ifade edersek; İstanbul'da 1894 yılı için, ticaret ve el sanatları alanlarında çalışan kişi sayısı 437.000 ve bunların toplam istihdam içerisindeki payı %43,5'ti. İstanbul bu veriyle Osmanlı genelinde Trabzon, Manastır ve Selanik'ten sonra dördüncü sıradaydı.[76] 1907'de toplam dış ticaretin %33'ü de İstanbul Limanı'ndan yapılıyordu.[77] İstanbul'un Osmanlı dış ticaretindeki yeri ve önemi Tablo 6'da daha ayrıntılı biçimde görülmektedir.

Osmanlı'nın iki önemli limanındaki dış ticaret hacmini gösteren Tablo 6'da dikkati çeken ilk husus, İstanbul-Galata Limanı ithalatının tüm yıllarda ihracat değerlerinden önemli miktarda yüksek olmasıdır. Öteden beri İstanbul dış ticaretinin bir olgusu olan bu durum; İstanbul'un üretim merkezi değil, nüfus yoğunluğu yüksek zengin bir tüketim merkezi olmasının yanı sıra, imparatorluğun başlıca limanı olduğu için Anadolu'nun ve diğer bölgelerin ihtiyacının İstanbul kanalıyla sağlanmasından ve dahası doğu ülkelerine gidecek malların da İstanbul Limanı'na indirilmesinden kaynaklanıyordu. Osmanlı Devleti'nin sadece bölgeler itibarıyla zirai üretim miktarlarına bakılması bile, İstanbul'un neden tüketim merkezi olduğunun anlaşılması için yeterlidir. 1910 ve 1913 yılları itibarıyla İstanbul, nüfus başına zirai üretimi 54 kuruşla en düşük değere sahiptir. İkinci en düşük değere sahip olan Hicaz'da dahi 1910'da nüfus başına zirai üretim 160 kuruştur. Zirai üretimin bölgeler itibarıyla toplam değerlerine bakıldığında İstanbul, 1910 ve 1913 yıllarında sırasıyla 60.000.000 ve 66.000.000 kuruşla yine en düşük değere sahiptir.[78]

Bununla birlikte İstanbul, bir ihracat limanı olan İzmir kadar ihracat yapamasa da ihracatının toplam ihracat içerisindeki yeri azımsanmayacak düzeydedir. Örneğin, 1894 yılında İstanbul'dan yapılan ihracatın Osmanlı Devleti'nin toplam ihracatı içerisindeki payı %19'dur. Aynı yıl İzmir Limanı'nın payı %36 olmuştur (Tablo 6). Oysa 1784 dolaylarında Osmanlı ihraç ürünlerinin işlem gördüğü limanlar içerisinde İstanbul Limanı'nın payı sadece %4'tür.

74 "Ticaret [Osmanlı Döneminden Günümüze]", s. 266-267.

75 Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara 1994, s. 109.

76 Kemal Karpat, *Osmanlı Nüfusu (1830-1914)*, İstanbul 2010, s. 437.

77 Aktar, "Şark Ticaret Yıllıkları'nda "Sarı Sayfalar": İstanbul'da Meslekler", s. 129.

78 Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları*, s. 36.

İzmir ise %32 oranıyla en yüksek paya sahiptir.[79] Bu veriler zaman içerisinde İstanbul'un ihracat sektöründeki gelişimini göstermesi açısından önemlidir. I. Dünya Savaşı'na doğru Osmanlı Devleti'nin dış ticaretinde, İstanbul'un hem ithalat hem de ihracat payları artış göstermiştir (Tablo 6). Dolayısıyla İstanbul ticaretinin, Osmanlı Devleti toplam iç ve dış ticaret sektörünün gelirleri içerisindeki payı da önemli düzeyde olacaktır; 1907 yılında toplam ticaret gelirleri içerisinde İstanbul'un payı %24'tür. 1913 ve 1914 yıllarında bu oran %29'a yükselmiştir. İstanbul'un *millî gelire* katkısı da hem toplam değerler hem de kişi başına düşen değerlerle gözlenebilir. 1907'de millî gelirin %10'u İstanbul ve Çatalca'dan karşılanmaktadır. 1913 ve 1914 yıllarında bu oran sırasıyla %13 ve %11'dir. İstanbul ve Çatalca, 1907, 1913 ve 1914 yıllarının tümünde, *kişi başına gelir düzeyi* en yüksek olan bölgedir.[80]

İstanbul'daki ticaret sektörünün makroekonomik önemi, diğer kentlerle olan ekonomik ilişkileri dikkate alınarak da okunabilir. Örneğin XVII. asırda Anadolu liman kentlerinin -İzmir hariç- yeterli gelişme gösterememesinin bir sebebi, İstanbullu tacirlerin taşralı tacirler üzerinde kurdukları baskılardır. Diğer taraftan İstanbul piyasasıyla sürekli biçimde ekonomik-ticari ilişkiler içerisinde olan bölgeler, genellikle bu durumdan olumlu yönde etkilenmişlerdir. Örneğin yeniçerilere düzenli biçimde yünlü kumaş dağıtılması, İstanbul yanında Selanik'te de yünlü dokuma sanayinin gelişmesine ön ayak olmuştu.[81] İstanbul'un tahıl ve et talebindeki sürekli artış, Dinyeper ile Varna arasındaki bölgeyi *ticari ziraat* bölgesi hâline dönüştürmüştü. İstanbul'un süt ürünlerine olan talebi de, kentin çevresinde çok sayıda mandıra açılmasına sebep oldu. Yine meyve, sebze ve zeytinyağı gibi ürünleri yetiştiren Marmara ve Ege bölgelerinin birçok kenti, İstanbul piyasasına çalışan diğer bölgeler gibi iktisadi gelişme göstermişti. Örneğin Marmara Denizi'nin güneyindeki sahil köyleri, şarap, zeytin ve meyve üretimlerini İstanbul için yapıyorlardı ve iç bölgelere göre sahip oldukları yüksek yaşam standardını başkent piyasasına borçluydular.[82]

79 İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c. 2, s. 859.

80 Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları*, s. 214-215, 227-228.

81 Özgür Kolçak, "Selanik Yünlü Dokumacılığının Tarihsel Gelişimi (1500-1629), *Osm.Ar.*, 2008, sy. 31, s. 93-126.

82 İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, c. 2, s. 623; Halil İnalcık, Donald Quataret (ed.), *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi: 1300-1600,* çev. Halil Berktay, İstanbul 2000, c. 1, s. 85, 235-236.

SONUÇ

İstanbul, uzun ömrünün, coğrafi konumunun ve âdeta bir şehir-devlet oluşunun doğal bir neticesi olarak, ticaretin hem öznesi, hem de nesnesi olmuştur. Tarihi boyunca ticari hayatı şehrin gelişmesine paralel olarak zenginleşmiştir. Farklı dinlerin, milletlerin ve devletlerin her türlü katkısı bu zenginliğin şekillenmesinde pay sahibi olmuştur. Hiç kuşkusuz bu söylenenlerin gerçekleşmesinde en önemli noktalardan biri onun bir şehir olarak sahip olduğu konumu olmuştur. Kara ve denizin bu olağanüstü uyumlu ve anlamlı ortaklığı İstanbul'un ticaretle olan ilişkisini biçimlendirmiştir.

Bir tür şehir-devlet olan İstanbul önemli bir tüketim merkezidir. Bu durum İstanbul'da ticaretin gelişmesini ve kurumsallaşmasını sağlamıştır. Böylelikle sadece kendisi değil, çevresini de içine alan bir hareketliliğin zemini olmuştur İstanbul. Bir yandan kendine özgü bir dizi prensibin ortaya konması ve uygulanması söz konusu olmuş, öte yandan ticaretin aktörleri konumundaki organizasyonlarla bu prensipler ete kemiğe bürünmüştür. Bir taraftan ticaret yolları, limanlar, kervansaraylar, hanlar, çarşılar, bedestenler vb. birer ticari mekân olarak ticari faaliyetin sürdürülmesini sağlamışlar; diğer taraftan nezaret, meclis, oda, borsa, büro, okullar, şirketler vb. enstrümanlarla da geçen zaman içinde ticaretin değişen doğasına uyum göstermişlerdir.

İstanbul'un en önemli iktisadi sektörü olarak ticaret dış, iç ve perakende olarak üçlü bir sacayak şeklinde gerçekleşmiştir. Osmanlı Devleti için geçerli olan Avrupa ağırlıklı deniz ve doğu ağırlıklı kara ticareti İstanbul'un dış ticaretini oluşturmuştur. İstanbul'un iç ticaretinin merkezinde ise şehrin iaşesi meselesi yer almıştır. Yine şehir içi perakende ticaret de gündelik yaşamın en önemli belirleyici ve sürdürücülerinden birini teşkil etmiştir.

İMPARATORLUĞUN LİMAN KENTİ: İSTANBUL VE DENİZ TİCARET AĞI

İDRİS BOSTAN*

Akdeniz ile Karadeniz'i birbirine bağlayan suyolu üzerinde bulunması ve Avrupa'yı Asya'ya bağlayan karayolunun kesişme noktası üzerinde olması sebebiyle İstanbul, tarihin en eski dönemlerinden itibaren önemli bir liman ve yük aktarma merkezi hâline gelmişti. Haliç, Boğaziçi ve Marmara Denizi şehrin genel görünümünde ve sakinlerinin günlük yaşamında önemli bir yer tutuyordu ve limanı imparatorluk donanmasının uluslararası deniz gücünün ana üssünü teşkil ettiği gibi şehrin ekonomik ve sosyal hayatını da biçimlendiriyordu.

Tarihî bir gerçek olarak Boğaz'ın iki kıyısına sahip olan devletler kısa sürede Karadeniz'i hâkimiyeti altına almayı başarmıştı ve bu durumlarını sürdürdükçe kendi konumlarını ve refahlarını devam ettirdikleri dikkate alındığında Osmanlıların da İstanbul'un fethinin hemen akabinde bir taraftan Karadeniz'e yönelirken diğer taraftan Çanakkale önündeki adaları birer birer hâkimiyet altına alması, hem İstanbul'un güvenliğini sağlamayı hem de gelişen yeni başkentin ekonomik ihtiyaçlarını karşılamayı hedefliyordu.[1]

İstanbul, Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti olduktan kısa bir süre sonra yeniden canlandı ve Anadolu'dan Balkanlar'a, Karadeniz'den Akdeniz'e uzanan bölgede büyük bir ticaret merkezi oldu. Yıldırım Bayezid'in 1395'te Anadoluhisarı'nı, Fatih Sultan Mehmed'in de 1452'de Rumelihisarı'nı yaptırması İstanbul'a giden deniz yollarının kontrolünü sağlamaya yönelikti ve bunun gereği olarak bu hisarlar, yüzlerce yıl ticaret gemileri için uğrak yeri olmuştu. Fatih'in Rumelihisarı'nın inşaatı tamamlandıktan sonra yayımladığı bir ültimatomla Karadeniz'den geçecek gemilerin taşıdığı yük ve insanların kontrol edilmesini istemesi, abluka altına aldığı İstanbul'a deniz yoluyla gelecek desteğin önünü kesmeye yönelikti. Nitekim Kasım 1452'de Fatih'in kararını dikkate almayan bir Venedik gemisinin bu davranışı pahalıya mal olmuş, gemi, Rumelihisarı'ndan atılan bir topla batırılmıştı. Bu karar, Osmanlıların İstanbul şehrine yönelik askerî tedbirlerinin ilk örneği olmuştu.[2]

Bir Deniz Üssü Olarak İstanbul Limanı

Osmanlılar zamanında daha önce Bizans'ın da kullandığı Haliç ve Langa limanları, sivil ve askerî denizcilik için önemli birer merkezdi. Özellikle rüzgârlara karşı korunaklı olan Haliç'in hem askerî deniz üssü hem de deniz ticareti için taşımacılığın önemli merkezi hâline gelmesiyle birlikte şehrin yapısını etkileyecek değişiklikler olmaya başladı. Kasımpaşa, Galata ve Eminönü korunaklı limanlar olarak bu dönemde öne çıktılar. İstanbul'a gelen gemiler genellikle önce Haliç önüne demirliyor, yükleme ve boşaltma için doğrudan kıyıya yanaşabildiği gibi, küçük tekneler kullanılarak da mallar taşınabiliyordu. Haliç girişinin iki yanındaki kıyı bölgeleri esas olarak liman faaliyetlerine hizmet veriyordu.

Haliç kıyıları ahşap evler, yalılar ve basit atölyelerle dolu olmasına rağmen bölgeye asıl damgasını vuran Tersane-i Âmire idi. Denizde duran donanma gemileri, kızaklarda inşa edilmekte olan tekneler ve gözlerde bakım hâlindekiler hep birlikte muazzam bir görüntü sergiliyorlardı.[3]

Osmanlılar fetihten sonra bir müddet için Bizans'tan kalan Kadırga Limanı'nı donanma üssü olarak kullanmış olsalar da Fatih'in Haliç'teki Bizans/Ceneviz Tersanesi'ni geliştirdiği bir gerçektir. Bilhassa Yavuz Sultan Selim'in

* İstanbul Üniversitesi

1 Halil İnalcık, İstanbul'un önemini hem Karadeniz ve hem de Akdeniz'e hakim olmayı gerektirecek bir su yolu üzerinde olmaya bağlamaktadır ("The Question of the Closing of the Black Sea under the Ottomans", *Arkheion Pontou*, Atina 1979, s. 74).

2 İdris Bostan, "Fatih Sultan Mehmed ve Osmanlı Denizciliği", *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran, İstanbul 2009, c. 1, s. 85-95.

3 İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 2002, s. 7-14.

tahta çıktıktan kısa bir süre sonra verdiği bir emirle Gelibolu ve İstanbul'da yüz gözlü tersaneler yapılmasını istemesiyle birlikte 1513-1514 kışında Kasımpaşa Deresi'nin aktığı koyda tersane inşasına başlandı. Bu yapı kısa bir süre sonra dikkate değer bir kurum hâline geldi. Tersane'nin ilk yıllarında hem inşaat faaliyetinin hem yeni gemi yapımının hızla sürdürüldüğü bilinmektedir. Tersane'deki gemi yapım gözlerinin sayısı XVI. yüzyılda 200 kadardı. Burada gözler yanında kapudan paşanın da içinde bulunduğu yönetim binası olarak kullanılan divanhane, mahzenler, atölyeler ve zindan bulunuyordu. Tersane'de meydana gelen çalışmaların yoğunluğu Galata'daki hayatı ve liman semtlerindeki faaliyetleri yakından ilgilendiriyordu. Donanmanın büyük bir sefer için hazırlanması hâlinde inşa edilen gemilerin sayısı çoğalmakta, bu ise Tersane'de çalışan sanatkâr ve işçi sayısını artırdığı gibi, malzemelerin hem çeşit hem de miktar bakımdan çoğalmasına yol açmaktaydı. Sadece Kocaeli bölgesinden temin edilen kerestenin sağlanması ve İstanbul'a getirilmesi bile büyük organizasyonlar gerektiriyordu. Keresteler geldiği zaman, bu işin uzmanları olan marangozlar tarafından incelenip gözden geçirildikten sonra "mahzen-i çûb" denilen depolarda koruma altına alınıyor ve kurutuluyordu. Gemiler yapılırken bu keresteler kullanılacakları yerlere göre hazırlanıyor ve gemi mimarlarıyla marangozlara teslim ediliyordu. Bütün bu faaliyetler bölgeye ciddi bir hareketlilik getiriyordu. Bu sebeple Tersane'deki yeni gemi yapımı faaliyetlerinin güncel ihtiyaçlara ve Osmanlı Devleti'nin o sıradaki askerî hedeflerine göre belirlenmesi kaçınılmazdı. Tersane bölgesinde yaşanan yangınlar ise büyük zararlara sebebiyet veriyor ve her şeyin yeniden yapımını gerektiriyordu. Bu yüzden tersane bölgesinin ve orada kızağa alınmış gemilerin korunması ile görevli vardiyanların, bekçilerin sayısı sık sık artıyordu. Mesela 1539'da meydana gelen büyük bir yangın, Tersane'nin bazı kısımlarını ve ünlü zindanı tahrip ettiğinden yeniden yapımı gerekmişti. Nihayet 1547'de Sokullu Mehmed Paşa'nın kaptanıderyalığı sırasında Tersane'nin kara kısmı duvarlarla çevrilerek hem dışarıdan görülmesi engellendi hem de Tersane daha korunaklı hâle getirildi. Tersane çalışanlarının oturduğu semtlere ve Tersane'nin basit çaplı ihtiyaçlarını karşılayacak iş kollarına ait dükkânlara bu duvarlardaki altı kapıdan ulaşılıyordu. Tersane çalışanlarının sayısı XVI. yüzyılın ortasında 2.500 civarında idi ve ihtiyaç hâlinde dışarıdan vasıflı sanatkâr temin ediliyordu.[4]

4 İdris Bostan, "İmparatorluk Donanmasına Doğru: Tersâne-i Âmire'nin Kuruluşu ve Denizlerde Açılım", *Türk Denizcilik Tarihi*, c. 1, s. 121-131.


1- İstanbul, İstanbul limanı ve Tersane-i Âmire (Piri Reis)

İnebahtı Deniz Savaşı'nda (1571) donanmanın âdeta imha olması sebebiyle yeniden yapımı gerekince mevcut tersane bu ihtiyacı karşılayamadığı için tersane gözlerinin sayısı da artırılmıştı. 1573'te İstanbul'a gelen Fresne-Canaye, bu sırada Tersane'de yaklaşık iki yüz gemi inşa tezgâhı yani göz bulunduğunu belirtmekte[5] ise de, Carlier de Pinon, seyahatnamesinde 1579'da Tersane'de 135 göz saydığını belirtir.[6] Onu teyit eden başka kaynaklar da bulunmaktadır. Evliya Çelebi'nin verdiği bilgilere göre XVI. yüzyılın ortalarında Tersane'de baruthane kulesi, yetmiş kapudan mahzeni, yedi kurşunlu mahzen, kürekhane, yeni divanhane, zindan, cirit meydanı kasrı,

5 Philippe du Fresne-Canaye, *Fresne-Canaye Seyahatnamesi, 1573*, çev. Teoman Tunçdoğan, İstanbul 2009, s. 74.

6 W. Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, çev. Erol Özbek, İstanbul 1998, s. 47.



2- Tersane-i Âmire (Melling)

Şahkulu Kapısı ve Meyyit İskelesi bulunuyordu. XVI. yüzyılın sonlarında Tersane'de savaş gemilerinden çok, saray mensupları ve üst düzey devlet adamları için nakliye gemilerinin yapılması, sivil ticaret için ilginin arttığını düşündürmektedir. Bu gemiler sahiplerinin hesabına İskenderiye'ye gidiyor, yük ve yolcu taşıyordu.[7]

XVII. yüzyılın ortalarına doğru tersane gözlerinin sayısı 157'ye kadar çıkmıştı. Girit seferinin hazırlıkları ve sefer süresince tersane gözlerinin onarıldığı ve sayılarının artırıldığı, buna karşılık sefer hazırlıklarının azalmasıyla birlikte kullanılmayan gözlerin harap olduğu anlaşılmaktadır.[8] Girit seferinin Osmanlı donanmasına ve özellikle İstanbul Limanı'na sağladığı en önemli değişim gemi teknolojisinde yaşandı. Kürekle hareket eden ve alçak bir yapısı olan kadırgalara karşı yüksek bordalı, birden çok ambarlı ve yelkenli gemilerin yapımına başlanması Tersane'deki faaliyetlerin çeşitliliğini de artırdı.[9] Mesela 1715'te 47 m uzunluğunda, 130 top bulunan üç ambarlı bir kalyondaki bu özellik o zaman için emsalleri arasında eşi olmadığını göstermektedir.[10] Özellikle XVIII. yüzyıldan itibaren yelken imalathaneleri, iplikhane, lengerhane gibi tesisler Tersane bünyesine kazandırıldı. Kalyonların yapımı için kadırga kızakları uygun olmadığı için yeni alanlar açıldı.[11] Darağacı ve maçuna sistemleri Tersane'de uygulanmaya başlandı.[12] Zaman zaman Tersane'de meydana gelen yangınların önemli tahribata yol açtığı ve yeni tamirlerle ve ilavelerle

7 Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 7.

8 Müller-Wiener, *İstanbul Limanı*, s. 49.

9 İdris Bostan, "Kadırgadan Kalyona", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2008, s. 183-206.

10 Bostan, *Kadırgadan Kalyona*, s. 199.

11 Yusuf A. Aydın, *Sultanın Kalyonları*, İstanbul 2011, s. 147-215.

12 Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey*, London 2008, s. 47-50.



Tersane'nin yapısının kısmen değiştiği gözlenmektedir. 1797-1800 arasında ilk kuru havuzun inşası ve XIX. yüzyılda iki havuzun daha yapılmasıyla kalyonların daha uzun ömürlü olmaları için yeni tekniklere göre havuzlama usulü uygulanmasına geçilmiş oldu.[13]

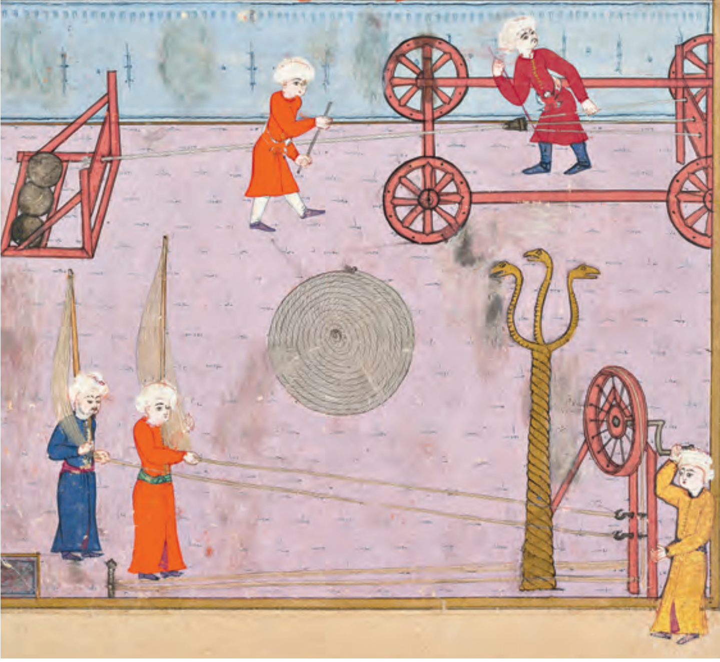
Klasik dönem yönetim yapısı içerisinde Tersane ve donanmanın en üst yöneticisi kaptanıderya idi. Onunla birlikte Tersane kethüdası da kaptan ve mürettebatı yönetmek ve disiplini sağlamak suretiyle Tersane yönetiminde etkili idi. Asıl Tersane işlerini ve gemi yapım faaliyetlerini yürüten, sorumlulukları dağıtan ise Tersane emini idi. Emri altında pek çok idari görevli bulunuyordu. Liman reisi Tersane'den, liman nazırı limandaki düzenden sorumluydu.[14]

Gemi inşası için lüzumlu malzemeler esas itibariyle üretildikleri yerlerden, çoğunlukla vergi karşılığı veya ihtiyacın fazla olması hâlinde satın almak suretiyle temin ediliyordu. Her türlü kereste cinsi Kocaeli ve Bolu civarından, halat Samsun ve Ege bölgesinden, demir ve çivi Samakovcuk ve Bulgaristan'daki Samakov'dan, kurşun Bosna, Sırbistan ve Üsküp'ten, zift Midilli, Avlonya ve Gelibolu'dan, katran Arnavutluk ve Eflak'tan, kalyon döneminde yelken bezi çoğunlukla Gelibolu, Eğriboz ve Mısır'dan temin ediliyordu. Zaman zaman bu malzemelere fazla veya acil ihtiyaç duyulması durumunda yabancı tüccardan da temin edilebiliyordu. Bu sebeple imparatorluğun malzeme temini ile ilgili bir sıkıntısı olmuyordu ve kendine yeten bir yapısı vardı.[15] Tersane yönetimi aynı zamanda bütün bu malzemelerin depolanması ve işlenmesini sağlayan küçük işletmeler

13 İdris Bostan, "Tersane'de Büyük Havuz İnşası 1794-1800", *Beylikten İmparatorluğa*, s. 221-247; Zorlu, *Innovation and Empire*, s. 57-62.

14 İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, İstanbul 2007, s. 69-83.

15 Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 101-178.



3- Gemi halatı yapımı (İntizâmî)

ve esnaf için bir işveren konumundaydı ve genel liman faaliyetleri hususunda önemli rol oynuyordu. Bununla beraber sivil deniz ticaretinin Tersane ile doğrudan ilişkisinin olmadığını belirtmek gerekir.

İstanbul Liman Ticareti ve Taşımacılık

Osmanlı İmparatorluğu döneminde kara yollarının pahalılığı sebebiyle bilhassa zahire nakliyatı, deniz yolları ve nehirlerden istifade edilerek gerçekleştirilmiştir. İmparatorluğun en önemli üretim bölgeleri, büyük hububat pazarları Karadeniz, Ege Denizi ve Akdeniz'in etrafında Tuna, Dicle, Fırat ve Nil gibi büyük nehirlerle küçük suların civarında yerleşmiş olarak görülmektedir. Deniz yolunun sağladığı kolay ve ucuz imkânlara karşılık özellikle İstanbul merkezli deniz ticaretinin birtakım engel ve tehlikeleri olduğu unutulmamalıdır. O zamanki tekneler için deniz, her zaman seyrüsefere uygun değildi. Yalnız ticaret gemileri değil donanma gemileri bile kış günlerinde limanlara çekilmek ve "derya mevsimini" beklemek zorundaydı. Bu dönem "rûz-ı Hızır'dan rûz-ı Kasım'a kadar" sürüyordu. Bu zaman diliminde İstanbul'un ihtiyacı olan zahirenin bulunduğu iskelelerden vakit kaybedilmeden İstanbul Limanı'na getirilmesi devletin takip ettiği en önemli konulardan biriydi. Bu mevsimin dışında denize açılan gemileri zaman zaman büyük tehlikeler bekliyordu. Bazı gemiler fırtınaya yakalanarak karaya vurup parçalanıyor, bazısı dalgalar arasında batıyor, kimisi de korsanlara yakalanıyordu. Taşımacılıkta genellikle yelkenli gemilerden kalyon, barça ve pulaka türü gemiler kullanılıyor, bunlar da rüzgârsız havalarda hareketsiz kalıyor ve bir limana yanaşarak rüzgâr çıkmasını bekliyordu. Bu gecikmeler İstanbul'un iaşe ihtiyacının karşılanmasında zaman zaman gecikmelere sebebiyet veriyordu. Nitekim Ağustos 1584'te Mısır'dan İstanbul'a gelen gemiler, rüzgârsızlık yüzünden yollarda kalınca kaptanıderyadan bu gemileri kadırgalarla çektirmesi veya yüklerini kadırgalara aktararak İstanbul'a ulaştırması istenmiştir.

Limanın günlük faaliyetleri ile donanma ve ticaret faaliyetlerinin birlikte yürümesi bazı güçlükler doğuruyordu. Şüphesiz tarihte de bir metropol olan İstanbul'un limanı çok canlıydı ve çeşit çeşit gemi ve tekneler için en uygun imkânlara sahipti. Bir taraftan Tersane'de donanmaya ait gemiler, diğer taraftan Haliç kıyılarına bağlanmış ticaret gemileri rengârenk bayraklarıyla birbirini tamamlıyordu. Seyyah Lubenau, limana bir günde 800 gemi girip çıktığını belirtmektedir.[16] Bu sayının çok fazla olduğunu düşünmemek gerekir. Çünkü Karadeniz ve Akdeniz'de ticaret yapan Osmanlı teknelerinin büyüklü küçüklü sayısı çok daha fazla idi. Evliya Çelebi'ye göre, Akdeniz ticareti yapan gemiler 600 kalyon ve 2.000 karamürsel ve şaykadan oluşuyordu. Akdeniz'e sefer yapan bu ticaret filosunda 3.000 kaptan ve 27.000 tayfa bulunuyordu. Karadeniz gemiciler loncasına kayıtlı olan denizcilerin sayısı da 9.000 kadardı.[17] XVI. yüzyıl sonlarında Tersane-i Âmire'de saray mensupları için inşa edilmiş 20 büyük kalyon, İstanbul ile İskenderiye arasında sefer yapıyordu.[18]

Osmanlı Devleti, Akdeniz'de egemenlik tesis ettikçe kendisine dost olan yabancı devletlere ahidnamelerde belirlenen şartlar çerçevesinde, kendi sularında ticaret yapma hakkı tanıyordu. Buna rağmen Akdeniz'deki deniz ulaşımı Müslüman ve Hristiyan korsanların tehdidi altında idi. Müslüman korsanlar çoğunlukla Avrupalı devletlerin gemilerine, Hristiyan korsanlar da Osmanlı gemilerine saldırı düzenliyordu. Hatta Hristiyan korsanların Ege Denizi'ne kadar girdikleri oluyordu. Bu yüzden Osmanlı ticaret gemilerinin konvoy hâlinde gitmeleri tercih ediliyordu. Bu sebeple devlet Rodos, Sakız, Midilli beyleri gibi bazı derya beylerini küçük filolarıyla deniz güvenliğini sağlamakla görevlendiriyordu. Yeterli silahlarla donatılmış olan

16 Müller-Wiener, *İstanbul Limanı*, s. 55.

17 Evliya Çelebi, *Seyahatnâme*, haz. Orhan Şaik Gökyay, İstanbul 1996, c. 1, s. 237-241; Robert Mantran, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, çev. Mehmet Ali Kılıçbay-Enver Özcan, Ankara 1990, c. 1, s. 171; c. 2, s. 88-93.

18 Müller-Wiener, *İstanbul Limanı*, s. 61.

kalyon tipindeki daha büyük gemiler ise, kendi başlarına da denize açılabiliyordu. Avrupalı devletlere ait gemiler de kendi tedbirlerini almak üzere konvoylar hâlinde yola çıkıyordu. Mesela Venedik XVI. yüzyıldan beri konvoylar hâlinde hareket ediyordu. Fransa ise daha çok Kuzey Afrikalı korsanlarla anlaşmaya çalışıyordu.

Karadeniz'in XVIII. yüzyılın sonlarına kadar dış ticarete kapalı olması sebebiyle, Akdeniz'den İstanbul'a gelecek yabancı gemiler, Çanakkale Boğazı'ndaki Boğaz hisarlarından geçerken "selamiyye akçesi" adı verilen geçiş ücretini ödedikten sonra İstanbul önlerine geliyordu. Küçük gemiler (160 tona kadar) Galata kıyılarındaki gümrük önüne yanaşabildiği hâlde büyük gemiler Galata önlerinde demirliyordu. Büyük gemilerdeki yükler genellikle Haliç'te dolaşan kürekli ve yelkenli küçük teknelerle taşınıyordu.[19]

Yabancı tüccarlar, getirdikleri malların gümrüklerini ya Eminönü'ndeki gümrükte veya Galata'daki Kurşunlu Mahzen'de ödüyorlardı ve bu gümrük, resmî ahitnamelerde belirtilen kadardı. Gümrük dışında ayrıca bir de liman resmi ödeniyordu. Yabancı tüccarla iş yapılırken devreye giren İstanbullu Yahudilerin rolü de önemliydi.[20]

Haliç'in iki yakasında gelişen ticaret limanının kuzey kıyısında Karaköy ve Tophane tarafında Avrupalıların uğradığı iskeleler bulunuyor, güney tarafında ise daha çok Osmanlı tüccar gemilerinin yanaştığı Bahçekapı'dan Balat'a kadar uzanan iskeleler yer alıyordu.

İstanbul'a getirilen malların türlerine göre gemiler yüklerini farklı yerlere indiriyordu. Şehrin en önemli ihtiyacı olan hububat ve diğer erzakın indirildiği yer, Eminönü ile Unkapanı arasındaki kıyı şeridi idi. Özellikle kereste Odunkapı'daki, hububat ise Unkapanı'daki ambarlara konuyordu. Ancak zaman zaman büyük tüccarlara ait özel ambarlar da faaliyet gösteriyordu. XVII. yüzyılda İstanbul nüfusunun daha da artmasıyla birlikte yeni erzak depolarına ihtiyaç doğmuştu. III. Ahmed Tersane'de birkaç zahire ambarı yaptırdı ve III. Mustafa da bunlara üç yeni ambar ilave ettirdi. Bunların bir kısmı III. Selim devrinde yaptırılan kuru havuz sırasında yıktırıldığı için Üsküdar-Paşa Limanı'nda iki tahıl ambarı inşa edildi. Piyasada satılan kereste genel olarak açıkta depolanıyordu. 1727'de bütün gemi sahiplerine bir ferman gönderilerek İstanbul'un inşaat kerestesi ihtiyacını karşılamakla sorumlu tutuldukları bildirildi.

Bütün bu malların denetimleri ilgili esnafın yöneticileri tarafından yapılıyordu. Bunlar da ya kıyı şeridinde veya yakındaki hanlardan birinde oluyordu. Avrupa'dan gelen ithal mallar Galata'da indiriliyor ve alıcı tüccarın mahzenlerine taşınıyordu. Bütün bu malları taşıma işlerini çok sayıda ve çeşitli özellikte hamallar yapıyordu. XVIII. yüzyıl başlarında 1726'da yapılan bir sayıma göre, İstanbul iskelelerinde deftere kayıtlı hamal sayısı 1.500, Kadıköy, Üsküdar ve Boğaziçi iskelelerindeki hamallar ise 300 kadardı. İstanbul suriçindeki hamallarla birlikte tamamı 2.500'e yaklaşıyordu. 1822'de ise bu sayı 3.000'e ulaşmıştı.[21]

İstanbul Limanı'na Gelen Mallar

İstanbul Limanı'na giren mallar ve miktarları hakkında düzenli bilgiler bulunmamakla beraber ne tür malların taşındığı konusunda bazı veriler bulunmaktadır. İstanbul'un nüfusu XVI. yüzyıl başlarından itibaren arttığı için gıda maddelerine oldukça fazla oranda ihtiyaç duyuluyordu. İç ticaret için öncelikle yakın yerlerden, Marmara, Batı Anadolu ve Güney Karadeniz sahillerindeki limanlardan, daha çok hububat, meyve, sebze, tuz, yağ, pirinç gibi yiyecek maddeleri getiriliyordu. Özellikle şehrin ihtiyaç duyduğu en önemli gıda maddesi olan ekmek için gerekli hububat, zaten ihracı yasak mallar arasında idi. XVI-XVIII. yüzyıllarda yüzlerce küçük ve orta büyüklükte gemi, bir kısmı devlet emrinde, çoğu devlet denetimi altında kendi hesabına Karadeniz'den tahıl getiriyordu. Karadeniz'de hububatın temin edildiği bölge Tuna havzası ile Rumeli ve Anadolu sahillerinin hinterlandı idi.

XVIII. yüzyılda Karadeniz'de ticaret yapan Osmanlı deniz tüccarını iki grupta incelemek mümkündür. Birinci grup, İstanbul'un ihtiyacı olan buğdayı taşıyan ve devletle sözleşmeli olarak çalışan kapan tüccarı, diğeri ise serbest çalışan müteşebbis tüccardı. Özellikle Tuna ve havalisindeki iskelelerden Unkapanı'na zahire taşımak için devletle birtakım şartlar dâhilinde sözleşme yapan bu gemilere "kapan-ı dakik sefâyini" veya "kapanın defterli sefâyini" deniliyordu. Nitekim 1755'te devletle gemi sahipleri arasında yapılan bir sözleşmede 56 tüccar 120 gemisini bu işe tahsis etmek suretiyle bu tür taşımacılığı üstlenmişti. Bu gemilerin tonajları ortalama 7.000 İstanbul kilesi, yani yaklaşık 175 tondu. Bu gemiler diğerlerinden farklı ve imtiyazlı kabul ediliyor ve iskelelerde diğer gemilerden önce yük alabiliyorlardı. Yine bu gemilerin kapan tarafından tasdikli bir listesi İstanbul Boğazı'ndaki gümrük görevlisi

19 Müller-Wiener, *İstanbul Limanı*, s. 57-59.

20 Mantran, *İstanbul*, s. 199-200.

21 Nejdet Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Hammalları*, İstanbul 2008, s. 219-227, 231-244.



4- İstanbul limanı (Matrakçı Nasuh)

olan Anadolukavağı'nda görevli Kavak ustasına verilerek dönüşlerinde beklememeleri için kolaylık sağlanıyordu. Ayrıca kapan gemisi olduklarını gösteren bir işaret taşımalarına izin veriliyordu. Devlet, Karadeniz iskeleleri ile İstanbul arasında hububat taşıyan ticaret filosunu oluştururken tekel usulüne gitmemiş ve imtiyaz sistemini tercih etmişti. Benzer bir uygulama Rodosçuk/Tekirdağı ile İstanbul Limanı arasında gerçekleşiyordu. İstanbul'un kileri sayılan Rodosçuk'tan İstanbul'a hububat taşımak üzere ortalama 1.000 İstanbul kilesi tonajlı yetmiş iki kayık her gün 12.000 kile hububat taşımayı taahhüt etmişlerdi. Benzer anlaşmanın, diğer Marmara iskeleleri için yapılmış olması sebebiyle Marmara iskeleleriyle İstanbul arasındaki hububat taşımacılığının özel teşebbüse bırakıldığı anlaşılmaktadır.[22]

Serbest çalışan tüccar da benzer muameleye tâbiydi. İstanbul Boğazı'ndan gemileriyle geçebilmek için bazı şartları yerine getirmeleri gerekiyordu. Yük alacakları iskeleyi, sahip oldukları geminin tonajını, taşıyacakları hububatın cins ve miktarını belirtir ve yüklerini doğruca İstanbul'a getireceklerini taahhüt ettikleri gibi kefil de gösterirlerdi. Bu evraklarını hazırladıktan sonra, kapan naibine giderler, o da durumu İstanbul kadısına arz ederdi. İstanbul kadısı müracaatı onayladıktan sonra Divan-ı hümayuna gönderir, buradan geminin yük alacağı iskelelerin kadı veya diğer görevlilerine hitaben bir ferman hazırlanırdı. Hububatın yüklendiği iskelede, alınan yükün cins ve miktarı fermanın arkasına kaydedilir ve tasdik edilirdi. Gemi İstanbul'a dönerken İstanbul Boğazı'ndan geçişi sırasında hisarların hizasına

22 Lütfi Güçer, "XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", *İFM*, 1949-50, sy. 11, s. 397-416; İdris Bostan, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", *Beylikten İmparatorluğa*, s. 325-330.



geldiklerinde durdurulup incelenir ve kayıtlar mutabık ise bir görevli bindirilerek geminin Unkapanı'ndan başka bir yere gitmesi engellenirdi.[23]

XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Rusya'nın Karadeniz'in kuzey sahillerini ele geçirmesiyle bu bölgede ticaret yapma düşüncesinin serbest Osmanlı tüccarları tarafından benimsendiği görülmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nda deniz ticareti ile uğraşan ve Rusya ile ticaret yapmak isteyen gemi sahipleri bir başka devletin topraklarına gideceklerinden İstanbul Boğazı'ndan geçmek için izin almak ve antlaşmalarda belirtilen şartlara uymak zorundaydılar. "İzn-i sefine" denilen bu belgeler 1780-1846 yılları arasında Müslüman ve gayrimüslim Osmanlı tebaasına ait 4.176 geminin İstanbul Boğazı'ndan geçtiğini göstermektedir. 1800'lere kadar bu bölgeyle ticaret yapan gayrimüslim tüccar oranı %80'in üzerindeyken, XIX. yüzyılın ortalarına doğru %5'e inmişti. Buna mukabil Müslüman tüccar oranı %95'e çıkmıştı.

Osmanlı tüccarı, Rusya ile ticareti sırasında ihracı yasak mallar dışında kuru yemiş, kuru üzüm, hurma, sirke, limon, limon suyu, portakal, taze meyve ve zeytin gibi gıda maddeleri götürüyor ve dönüşte İstanbul için esas itibarıyla zahire getiriyordu. Rusya'dan deniz yoluyla getirilen mallar şayet İstanbul'da kapan tarafından satın alınmazsa tüccarın mağdur olmaması için müstemin tüccara satılmasına müsaade edilirdi.

Osmanlı ticaret gemilerinin İstanbul ile Doğu Akdeniz limanları arasında sıkça sefer yaptıkları bilinmektedir. Mesela İstanbul'dan büyük yük gemilerine aktarılan kereste İskenderiye'ye taşınıyor ve aynı gemiler dönüşte Mısır'ın şeker, mercimek, pirinç, yağ ve keten gibi ihtiyaç maddelerini getiriyordu. O dönemde Doğu Akdeniz'in en önemli limanı olan İskenderiye ile bağlantı, İstanbul'un ekonomik hayatında önemli bir rol oynuyordu. XVI. yüzyıldan itibaren Osmanlı ticaret donanmasının en büyük gemileri olan "sultana"lar bu yol üzerinde her sene Ağustos-Eylül arasında üç-dört gemi yükü kerestеyi İskenderiye'ye taşıyordu. Mısır'a gidecek gemiler çoğunlukla Rodos'ta toplanır ve Rodos sancakbeyinin emrindeki savaş gemilerinden oluşan filonun koruması altında konvoy hâlinde İskenderiye'ye yola çıkardı. Böylece Maltalı ve diğer Hristiyan korsanların saldırılarından kaçmış oluyorlardı. Osmanlı korsanları daha çok Batı Akdeniz bölgesinde etkili oldukları hâlde, Hristiyan korsanlar Doğu Akdeniz'e geliyor ve Osmanlı gemilerine zarar veriyordu. Osmanlı gemileri Hristiyan devlet bandıralı bütün korsanlar için gözde bir ganimetti. Genellikle küçük teknelerin esir edilmesine rağmen bazen İstanbul'dan gelen büyük yük kalyonları da tutuluyordu. 1615'te İspanyollar İskenderiye'den gelen 13 Türk yük gemisini ele geçirdi. 1782'de İskenderiye-İstanbul arasında işleyen 82 gemiden 70'i Osmanlı, 12'si çeşitli Avrupa ülkelerinin bandırasını taşıyordu.[24]

Şüphesiz bu güzergâhta sadece Osmanlı ticaret gemileri dolaşmıyordu. XVI. yüzyılda Venedik, Dubrovnik ve Fransa dışında XVII. yüzyıldan itibaren Hollanda ve İngiltere ticaret gemileri de Osmanlı denizlerine gelerek ticaret yapmaya başladılar. XVIII. yüzyılda İstanbul Limanı'na gidip gelen Avrupalı tüccar gemileri giderek artmıştı. Çeşitli ülkelerden

23 İdris Bostan, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazı'ndan Geçişin Tabi Olduğu Kurallar", *Beylikten İmparatorluğa*, s. 355-366.

24 Müller-Wiener, *İstanbul Limanı*, s. 58-62.



5- İstanbul limanı (Gouffier)

gelen gemiler kendi yörelerinin mallarını ağırlıkla kendi tüccarlarının hesabına İstanbul'a getiriyordu. Yünlü ve ipekli cinsi çeşitli dokumalar ithal edildiği için Fransız, İngiliz ve Hollanda ticarethaneleri canlı bir rekabet hâlindeydiler. Fransa'dan ayrıca boya maddeleri, Venedik'ten cam, kâğıt ve ecza, İngiltere'den kurşun, kalay ve saat geliyordu. Bunların dışında kıymetli mücevher taşı benzeri lüks mallar ithal ediliyordu. Uzakdoğu'dan gelen mallar, giderek artan bir miktarda Marsilya, Ceneviz, Venedik ve Livorno üzerinden İstanbul'a taşınıyordu. İstanbul'a yük getiren gemilerin en büyük güçlüğü dönüşte götürecek yük bulamıyor olmalarıydı. Çünkü İstanbul yalnızca idari ve askerî bir şehir olup mamul mal ya hiç yoktu veya çok azdı. İstanbul'un ihraç ettiği mallar buradan transit geçen mallardı. Bunun sebebi Karadeniz'in yabancı devlet gemilerine kapalı olmasıydı. Osmanlı gemileri İstanbul'a Karadeniz kıyılarının mahsulünü getiriyor veya İran'dan gelen mallar İstanbul'a ulaştığında burada Avrupa gemilerine aktarılıyordu. Bu durumda İstanbul, Karadeniz bir tarafa bırakılacak olursa o zamanki şartlarda büyük ticaret yollarının dışında kalan bir limandı. Buna karşılık İzmir daha fazla tüccar çekiyordu ve bu yüzden XVI. yüzyıl ve sonrasında İzmir ve İskenderiye deniz ticareti için ihracat ve ithalat merkezi konumundaydı.

İstanbul'da ihraç mallarının azlığı sebebiyle fazla depo bulunmasına da ihtiyaç olmuyordu. Genellikle tüccarların evlerinin alt katı depo olarak kullanılıyordu. Ancak bir yangın durumunda bu depo evlerin daha iyi



korunabilmesi için taştan yapıldığı anlaşılmaktadır. Çeşitli zamanlarda çıkan yangınların İstanbul'un liman bölgelerine zarar verdiği bilinmektedir. İthal edilen mallar da esas itibarıyla az yer kaplayan, değeri yüksek mallardı. XVI. yüzyılın ortalarında Veziriazam Rüstem Paşa'nın yaptırdığı Kurşunlu Han aynı zamanda bir ambar görevi görüyordu.[25]

İstanbul'da şehir içi ulaşımında yüzlerce yıl en önemli taşıma araçları hamallar ve yük hayvanları idi. Ancak biraz uzak yerlere yük taşımakta bunlar büyük zorluk çekiyordu ve bu yüzden karayolu yerine daha rahat ve çoğu defa daha hızlı bir ulaşım aracı olarak kayık veya pereme kullanılıyordu. Bu sebeple peremeciler teşkilatı XIX. yüzyıl ortalarına kadar çok kalabalıktı. 1680'de ortalama 1.500, 1840'larda 24.000 kürekçi üyesi bulunuyordu. Kayıkçı sayısındaki bu fazlalık, ihtiyaç hâlinde zaman zaman kayıkçıların donanma hizmetine alınmalarına sebep oluyordu.[26]

25 Müller-Wiener, *İstanbul Limanı*, s. 63-68.

26 Nejdet Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar*, Ankara 2001.

OSMANLI İSTANBUL'UNDA SANAYİ

KADİR YILDIRIM*

Giriş

Osmanlı Devleti'nin yıkılışına kadar Doğu Akdeniz'in en büyük kent merkezi olan İstanbul, merkezî bürokrasi, saray, ordu ve sivil sakinleriyle birlikte önemli bir nüfusa sahip olmuştur. Bu nüfusun yiyecek, giyecek ve barınma ihtiyaçlarını karşılamak için ülkenin çeşitli bölgelerindeki kaynaklardan yararlanılmış, bunun yanında İstanbul sınırları içinde loncalar, imalathaneler ve XIX. yüzyılla birlikte de fabrikalar öncülüğünde önemli endüstriyel faaliyetler yürütülmüştür.

Osmanlı dönemi İstanbul'unda sanayinin gelişiminin ele alınacağı bu yazıda, ilk olarak fetih sonrasında İstanbul'un sınai kapasitesine ve şehrin yeniden inşası sürecinde artan nüfusa paralel olarak inşaat, gıda ve tekstil gibi sektörler öncülüğünde sanayinin yaşadığı canlanmaya değinilecektir. Bu gelişimle birlikte İstanbul, ülkenin diğer bölgeleri için gerek mamul mal, gerekse ham madde açısından bir pazar hâline gelirken, esnaf birlikleri öncülüğünde istikrar kazanan geleneksel zanaat sistemi ile de önemli miktarda sınai üretimin yapıldığı bir merkez olmuştur. Özellikle, XIX. yüzyıla kadar geçecek sürede İstanbul sanayisindeki anahtar rolleri de dikkate alınarak, loncalar ve esnaf birliklerine ayrıntılı bir şekilde yer verilecektir. Bu doğrultuda esnaf birliklerinin oluşumunda ahîliğin etkisi, meslek dallarına göre esnafın teşkilatlanmasının genel çerçevesi, iç yapılanmaları ve devletle ilişkileri, iş gücü, istihdam ve mesleki eğitime bakan yönleri ile gedik sistemi üzerinde durulacaktır. Aynı dönemler için askerî sanayi ile tekstil, gıda ve inşaat sektörlerine yönelik olarak kurulan ve çok sayıda işçinin çalıştığı, büyük çaplı üretimin yapıldığı imalathaneler de çalışmanın bir diğer kısmını oluşturmaktadır.

Uzun süre geleneksel zanaat üretimi ve imalathaneler çerçevesinde şekillenen sanayinin, sanayi devrimini gerçekleştiren Avrupa ülkelerinin fabrika tarzı üretimi ile rekabette zorlanması, bu geleneksel üretim sisteminde de önemli bir değişikliğe gidilmesine neden olmuştur. İktisadi açıdan geri kalmışlığa çare olarak değerlendirilen tedbirin 1800'lerden başlayarak çok sayıda fabrika açılması, İstanbul'un sınai yapısının da önemli bir dönüşüm yaşamasına neden olmuştur. Bu doğrultuda devlet öncülüğünde başlatılan sürece özel teşebbüsün de eşlik etmesiyle birlikte İstanbul'un çeşitli bölgelerinde fabrikalar yükselmeye başlamıştır. Sanayileşme çabalarının fabrikalar dışındaki bir diğer önemli etkisi de sanayi mektepleri vb. mesleki eğitim okullarının açılması olmuştur. İstanbul sanayisinin XIX. yüzyılda yaşadığı bu gelişmeler incelendikten sonra son olarak, XX. yüzyılla birlikte küçük üreticiler ve fabrikalar bileşiminde Osmanlı'dan Cumhuriyet'e devredilen İstanbul'un sanayi mirası üzerinde durulacak ve verilerle son dönem Osmanlı İstanbul'unda sınai yapı incelenecektir.

FETİH SONRASI İSTANBUL SANAYİSİNİN GENEL DURUMU

XIII. yüzyıl sonlarındaki kuruluşundan yaklaşık 150 yıllık bir süre sonra, 1453 yılında İstanbul'u fetheden ve topraklarına katan Osmanlı, bu fetihle birlikte imparatorluk kimliğinin kazanılmasında önemli bir mesafe kat etmiştir. İstanbul içinse, Bizans gibi önemli bir medeniyet sonrası İslamiyet ve Türklerle tanışılmış, şehrin temel dinamiklerinin yeniden yapılanacağı uzun bir başkentlik süreci başlamıştır. Yeni dönemde Osmanlı Devleti, medeniyetler ve dinler için bir simge hâline gelmiş bu şehre damgasını vurabilmek için ilk olarak yoğun bir inşa faaliyetine girişmiştir.

* İstanbul Üniversitesi



1- Üsküdar, İstanbul ve İstanbul limanına bakış (Moreno)

Fetih sonrası hem savaşın gerektirdiği tamirat, hem de şehre Türk-İslam temelli yeni bir kimlik kazandırma hedefiyle birlikte İstanbul, yoğun bir imar ve inşa sürecine girmiştir. Fatih Vakfiyesi'nde *cihâd-ı asgardan cihâd-ı ekbere*, yani küçük cihat olan İstanbul'un fethinden büyük cihat olan İstanbul'un imar ve inşasına geçilmesi şeklinde nitelendirilen bu süreç, Osmanlı yönetiminin şehre verdiği önem ve hedeflerini de açıkça ortaya koymaktadır.[1] Yeni yapıların inşası dışında, mevcutların tamiri ve fetih sırasında zarar gören surların restorasyonu gibi işleri gerçekleştirmek için Trabzon, Sinop ve Kastamonu bölgelerinden 5.000 civarında dülger ve kireççi getirilirken; Kefe, Aksaray, Konya, Karaman ve imparatorluğun daha birçok bölgesinden getirilen nüfus içindeki meslek erbabı ile birlikte İstanbul, demografik ve mimari açıdan önemli bir dönüşüm sürecine girmiştir.[2]

Şehir nüfusunun artırılabilmesi ve ekonomik hayatı canlandırabilmek için gerekli bu inşa süreci çerçevesinde önemli bir iktisadi yatırım olarak *Büyük Çarşı* (Kapalıçarşı) bizzat Fatih tarafından yaptırılmıştır. Kapalıçarşı ile birlikte bedesten, Bodrum Kervansarayı, Tahtakale'deki eski kervansaray, bedesten yakınlarındaki yeni kervansaray, Unkapanı, Tuz Ambarı, Memlehane, Sabunhane, Cenderehane, Debbağhane, Sellahhane, Boyahane ve Muytaban Kârhanesi gibi iş merkezleri canlandırılmıştır. Tüm bu yapıların yapımı şehir için ilk etapta inşaat sektörünün canlılık kazanması, faaliyete girmeleri de ekonomik faaliyet hacminin artması anlamına gelmekteydi. Şehrin çeşitli bölgelerinden sadece Ayasofya'ya vakfedilen yaklaşık 2.000 dükkân örneğinden de anlaşılacağı üzere,[3] yukarıda sayılan büyük kuruluş ve yapılar dışında, yeni başkent İstanbul, küçük çaplı üretim birimleri açısından da bir birikim sürecine girmiştir.

Bir bölgede ekonominin geneliyle birlikte sanayinin gelişmesi için birincil gereklilik, bölge nüfusunun artırılmasıdır. Bunun bilincinde olarak Osmanlı da, yeni başkentine dışarıdan önemli miktarda nüfus göç ettirmiştir. Fetihten hemen önce, 10.000 ila 40.000 arasında bir miktarda olan ve tarihinin en düşük nüfusuna sahip İstanbul, fetih sonrasında 25 yıl içinde nüfusunu ikiye katlarken, bir asır içinde de 500.000 kişilik nüfusa ulaşmış ve Avrupa'nın en büyük kenti hâline gelmiştir. Nüfus artışı yanında, bu nüfusun iskânı için imar edilen yeni mahalleler, şehre yeni görünümünü kazandırmak için inşa edilen saraylar, camiler, çarşılar, bedestenler vb. bayındırlık faaliyetleri ile birlikte, iktisadi açıdan da İstanbul önemli bir gelişim süreci yaşamıştır.[4] Bu ekonomik gelişim doğal olarak hem İstanbul, hem de çevre bölgelerdeki sanayinin de gelişimi anlamına

1 Ömer Lütfi Barkan, Ekrem Hakkı Ayverdi, *İstanbul Vakıfları Tahrîr Defteri 953 (1546) Tarihli*, İstanbul 1970, s. X.

2 Jack Deleon, *Balat ve Çevresi: İstanbul'un Fethi ve Haliç Semtleri*, İstanbul 1997, s. 32-33.

3 Halil İnalcık, "İstanbul (Türk Devri)", *DİA,* XXIII, 222.

4 Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul 2000, s. 318-320.



2- İstanbul kilitçi esnafı (İntizâmî)



3- Kalaycı esnafı (İntizâmî)

gelmektedir. İnşaat sektöründe yaşanan canlanmanın yanında, nüfusu kısa sürede katlanan bir şehirde tüm iktisadi faaliyetlerin esas amacı olan insan ihtiyaçlarının arttığı, bunların karşılanabilmesi için de gıdadan tekstile, ulaşımdan güvenliğe her alanda sınai üretimin de belli bir ivme kazandığı açıktır.

Erken dönemler için mevcut kayıtlar kısıtlı olsa da, fetih sonrası dönem İstanbul sanayisinin genel görünümünü sunmak için yeterli miktarda veri bulunmaktadır. Bu kaynaklardan birisi olan, 1489 yılı Ayasofya Vakıf Kayıt Defteri'ne göre Büyük Çarşı'da faaliyet gösteren 641 dükkânın 33 ayakkabıcı, 33 terlikçi, 44 külah imalatçısı, 50 terzi-keçeci ve 76 mücevherci ile diğer zanaatlardan oluştuğu anlaşılmaktadır. Haliç civarında kurulan mezbahalar ve Yedikule civarındaki 360, Kasımpaşa'daki 44 debbağhane ile birlikte Eyüp, Ayvansaray ve Hasköy bölgelerindeki çok sayıda deri işleme merkezini de hesaba kattığımızda,[5] XV. yüzyıl sonu itibarıyla modern dönem öncesi tüm toplumlarda olduğu gibi, Osmanlı İstanbul'unda da, tekstil ve gıda sektörlerinde yoğunlaşan bir sınai üretim yapısının hâkim olduğu görülmektedir. Askerî sanayi ile altın ve gümüş gibi değerli madenlerin işlenmesine yönelik faaliyetler de, Osmanlı hâkimiyetindeki erken dönemleri için İstanbul'un sınai karakterini yansıtan diğer üretim alanlarıdır.

Fetih sonrası erken dönem için İstanbul'un sınai durumunu okuyabilmemize imkân veren bir diğer ilginç kaynak ise, Fatih devrinde kurulan mahallelerin isimlerinden ortaya çıkmaktadır. Buna göre şehrin yeni hâkimleri birçok mahallenin ismini çeşitli mesleklerden yola çıkarak belirlemiştir. Eminönü'ndeki Bozahaneler Mahallesi, Unkapanı'ndaki Debbâğîn Mahallesi, Fatih'teki Debbağ Yunus Mescidi Mahallesi, Demirciler Mahallesi, Galata'daki Urgancılar Mahallesi vb. bir meslekle özdeşleşmiş çok sayıda mahalle ismine rastlayabilmemiz, dönem itibarıyla İstanbul'un sosyal ve iktisadi yaşamında çeşitli mesleklerin önemini de ortaya koymaktadır.[6] Fetihten sonra dericilikle uğraşan debbağların topluca yerleştirildiği Kazlıçeşme örneğinde olduğu gibi, açılan çok sayıda deri işleme merkezi ile birlikte iş imkânlarının artması, yerleşimi de tetiklemiştir. Bunun sonucunda da bölgede camiler, mescitler, hamamlar, çeşmeler, tekkeler, sebiller ve hanlar yapılmış, böylece sınai üretim merkezi olarak başlayan yerleşim dinî ve sosyal nitelikli kurumlarla çeşitlenmiştir.[7]

5 Zeki Tekin, "Tanzimât Dönemine Kadar Osmanlı İstanbul'unda Dericilik", doktora tezi, Marmara Üniversitesi, 1992, s. 12-13.

6 Ekrem Hakkı Ayverdi, *Fatih Devri Sonlarında İstanbul Mahalleleri, Şehrin İskânı ve Nüfusu*, Ankara 1958, s. 58-69.

7 Eremya Çelebi Kömürcüyan, *İstanbul Tarihi: XVII. Asırda İstanbul*, çev. Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1952, s. 202.

PAZAR VE ÜRETİM MERKEZİ OLARAK BAŞKENT İSTANBUL

Osmanlı'da merkezî devlet, başkent İstanbul'un iaşesinin sağlanmasına, sosyal, siyasi ve iktisadi düzenin temini açısından özel önem atfetmekteydi. İstanbul'un muazzam nüfusunun ihtiyaç duyduğu temel yiyecek maddelerinin kesintisiz akışını sağlamak imparatorluğun başlıca sorunlarından biriydi. Barındırdığı yüksek miktarda nüfus, İstanbul'u dönem için önemli bir pazar hâline getirmekte, bu da özel yatırım ve teşebbüsün bölgeye daha yoğun ilgi göstermesine neden olmaktaydı. Dolayısıyla kapalıçarşı, bedestenler vb. büyük iktisadi mekânların sadece devlet orada inşa ettiği için İstanbul'da var olduğunu düşünmek hatalı olacaktır. Yapılan üretim ve ticaretin alıcı bulma noktasında İstanbul'da bir karşılığının olması, iktisadi teşebbüslerin de kendiliğinden bölgeye akışını teşvik etmekteydi. Ancak sanayi devri öncesi her dönem için ulaşım ve iletişim imkânlarının kısıtlılığını göz önüne aldığımızda, gerek kaynakları, gerekse iktisadi faaliyetleri itibarıyla İstanbul'un muazzam nüfusunu kendi başına besleyebilmesinin imkânsızlığı da ortaya çıkmaktadır. Başkentini böyle bir problemle baş başa bırakmak istemeyen devletin İstanbul'a özel ilgisi sonucu aldığı tedbir de, İstanbul'un tüm bölgelerin üretim fazlalarının öncelikle aktarılması gereken imtiyazlı bir hedef olarak belirlenmesi şeklinde olmuştur. Böylece İstanbul daima canlı bir üretim ve ticaret merkezi olmuş, bir yandan ülkenin çok geniş bir bölümünün iktisadi gücünü çeken ve diğer yandan da bu bölgelere güç pompalayan iktisadi anlamda bir kalp görevi görmüştür.[8]

Merkezî devlet, İstanbul'un iaşe meselesinin sorunsuz işlemesine özel önem ve öncelik vererek, tahsis, ihracat yasağı, fiyat kontrolleri, temel malların ülke içinde dolaşımının izne bağlanması gibi uygulamalarla tüketim maddelerini bol ve ucuz temin etmeye çalışmıştır.[9] Şehrin temel tüketim maddeleri ihtiyacının karşılanabilmesi amacıyla, İstanbul'dan çok uzak yerlerde sınai üretim yapan üreticiler de devlet tarafından yönlendirilebilmekteydi. Örneğin, İstanbul'un temizlik ihtiyacı için gerekli olan sabun naklini sorunsuz yürütmek isteyen devlet, İzmir, Girit Adası, Midilli Adası, Ayvalık, Edremit, Cunda Adası, Urla vb. daha birçok yerdeki sabun imalatına müdahale ederek, buralardaki üreticileri İstanbul'a sabun tahsisatı ile yükümlü tutmaktaydı.[10] Şehrin gıda sanayi kapasitesinin tüm nüfusu beslemek için yeterli olmayışı, aynı şekilde Tuna boylarından, Balkanlar'dan, Batı Trakya'dan, Karadeniz, Ege kıyıları ve Mısır'dan buğday, pirinç ve et gibi temel gıda maddelerinin İstanbul'a aktarılmasına neden olmaktaydı.[11]

Erken dönemler için tüccarlar aracılığıyla düzenlenen İstanbul'a mal ve hizmet akışı, bir yandan bu tüccarların zamanla yetersiz kalması, öte yandan da devletin mali kaynak arama çabalarının bir sonucu olarak 1793 yılından itibaren müstakil bir kurum olarak Zahire Nezareti'ne devredilmiştir. Modern anlamda bir iktisadi devlet teşebbüsü olan bu kuruluş, Osmanlı'da sanayileşme çabalarının sonucu olan sınai teşebbüslerle karşılaştırıldığında gerek işlem hacmi ve gerekse kadroları itibarıyla dönemin şartlarına göre dev çaplı bir teşebbüs olarak doğmuş ve İstanbul'un iaşesinin sorunsuz işlemesini hedefleyerek faaliyette bulunmuştur.[12]

İstanbul'un iaşesine verilen önem sadece İstanbul dışındaki bölgelerden mal ve hizmet akışını kapsamamış, İstanbul içinde yapılan üretim ve bu üreticilerin denetiminde de devlet görevlilerinin hassas davranmasına yol açmıştır. 1767'de sadrazamın, tebdilikıyafet dolaştığı bir esnada eksik gramajlı ekmek ürettiğini tespit ettiği dört fırıncıyı hapisle cezalandırması, 1797'de yüksek fiyattan ayakkabı satan yedi kunduracının İstanbul'dan çıkarılarak Bozcaada'ya sürgün cezası almaları da bu hassasiyetin sonuçları olmuştur.[13]

8 Tevfik Güran, "İstanbul'un İâşesinde Devletin Rolü (1973-1839)", *İFM*, 1986, c. 44, sy. 1-4, s. 245.

9 İstanbul'un iaşesi için gerekli iktisadi işlemlerin tamamı da devlet tarafından yürütülmemiştir. Buna göre devlet sermayesi dışında özel sermaye de bu alana yönelik olarak faaliyette bulunmuş ve ülkenin farklı bölgelerinden İstanbul'a mal ve hizmet akışını yönlendirmiştir (Lütfi Güçer, "Bir Türk-Osmanlı Buğday Ofisi Hakkında Araştırma: XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", *İFM*, 1949- 50, c. 11, sy. 1-4, s. 397-416).

10 Suraiya Faroqhi, İstanbul'un iaşesine devletin verdiği önemi ve diğer kentlerden mal ve hizmet teminini açıklarken, İstanbul'un meyve ihtiyacının karşılanmasında kritik bir konumu haiz Ege kıyıları için ilginç bir tanımlama yapmakta ve bölgeyi *Başkentin Bahçesi* olarak nitelemektedir (Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, çev. Neyyir Kalaycıoğlu, İstanbul 1993, s. 100).

11 Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadî Tarihi 1500-1914*, İstanbul 2011, s. 162.

12 Güran, "İstanbul'un İâşesinde Devletin Rolü", s. 258-259.

13 Yücel Özkaya, *18. Yüzyılda Osmanlı Toplumu*, İstanbul 2008, s. 89-90.

İSTANBUL SANAYİ ÜRETİMİNDE ESNAF TEŞKİLATLANMASI VE ÖNEMİ

Bilindiği üzere Sanayi Devrimi ile birlikte sınai üretim organizasyonunda temel üretim birimi fabrikalar hâline gelmiştir. Bu dönemle birlikte özellikle sanayileşmiş ülkelerde her ne kadar geleneksel üretim biçimi olarak nitelendirebileceğimiz esnaflar ve onların oluşturduğu mesleki organizasyonlar tamamen yok olmamış ve üretime devam etmişse de, sınai üretim genel olarak fabrikalarla tanımlanmaya başlamıştır. Fabrika tipi üretimin dünya sanayi tarihindeki öneminin oldukça geç, yani XIX. yüzyılla birlikte yerleşmeye başladığını dikkate aldığımızda, bu dönemden önceki yüzyıllarda sanayinin ana unsuru olarak geleneksel zanaat üretimi ve esnafların önemli görevler üstlenmiş olduğunu görürüz. Bu önem, sanayileşme çabalarını olumlu sonuçlandırma ve istikrar kazandırma açısından önemli bir mesafe kat edemeyen Osmanlı gibi ülkeler içinse daha da artmakta ve XIX. yüzyıl sonrasında da devam etmektedir. Bu üretim birimlerinin, özellikle de esnaf birliklerinin sınai üretim dışında iş gücü yetiştirilmesi ve mesleki eğitim verilmesi, istihdam alanları ve gelir kaynakları oluşturarak sosyal ve ekonomik istikrarın temini gibi fonksiyonlar da üstlendiğini dikkate alırsak, genelde Osmanlı, özelde ise İstanbul için hayati görevler üstlenebilecek kadar önemli hâle geldikleri anlaşılmaktadır. Aşağıda Osmanlı dönemi İstanbul'u için bu üretim birimlerinin gelişim ve fonksiyonlarını, ahîlikten devraldıkları değerler, iktisadi faaliyetleri, teşkilatlanma biçimleri, iş gücü yetiştirilmesi ve istihdama katkıları ile devlet karşısındaki pozisyonları açısından ayrıntılı olarak ele alacağız.

Ahîlik ve İstanbul'da Esnaf Teşkilatlanmasına Etkileri

Ahîlik ve ahî esnaf birliklerinin Selçuklu ve Osmanlı esnaf teşkilatlanmasında önemli bir etkisi olduğuna dair genel bir kabul vardır. *Ahî*, Arapça "kardeş" manasına gelen *ah* kelimesinden ya da Türkçede cömert anlamına gelen *akı* kelimesinden türetilmiştir. Kur'an ve sünnete dayandırılan prensipleriyle İslami anlayışa doğrudan bağlı olan ahîliğin oluşumunda, fütüvvet teşkilatının önemli bir tesiri vardır. Siyasi ve askerî istikrarsızlık dönemlerinde özellikle Anadolu'da otorite boşluğunu doldurma gibi önemli görevler de üstlenmiş olan ahîlik kurumu, Fatih devriyle birlikte, yani İstanbul'un Osmanlı hâkimiyetine girdiği XV. yüzyılın ikinci yarısından itibaren siyasi bir güç olmaktan çıkmış ve üretim faaliyetleriyle tanımlanır hâle gelmiştir.[14]

İstanbul'da fetih sonrası loncaların oluşumunda, Bizans döneminde var olan lonca örgütlenmesinin, ahîliğin gelenekleri ve örgütlenme biçimlerinin etkisi altında yeni bir yapı kazanması etkili olmuştur. Ancak ahîlikle kıyaslandığı zaman, Osmanlı esnaf örgütleri daha dar uzmanlık alanlarına inhisar eden ve sadece şehirlerde örgütlenen kurumlar olarak faaliyette bulunmuşlardır.[15] Fetih sonrası İstanbul sanayisinin yeniden yapılanmasında ve oluşumunda, esnaf teşkilatlanması içinde ahîliğin etkisinin daha sınırlı olduğu ve özellikle dericilik gibi münhasır mesleklerde etkili olduğunu ifade edebiliriz. Merkezî devletin siyasi, iktisadi ve askerî açıdan giderek güçlenmesi, Fatih devriyle birlikte ahîliğin siyasi gücünü kaybetmesinin en temel nedeni olmuştur.[16]

Yukarıda da belirttiğimiz gibi İstanbul sanayi üretiminde ahîlerin etkisine, bu birliklerin kurucusu olan Ahî Evran'ın da aynı meslekten olduğu dericilerde, yani debbağ esnafında rastlamaktayız. Derici esnafı İstanbul'da özellikle Yedikule ve Kazlıçeşme civarında örgütlenmiş olmakla birlikte, 1638 yılı itibarıyla İstanbul genelinde deri ile ilgili imalat ve satış işlemleriyle uğraşan 5.300 civarında dükkân ve 15.000 civarında çalışan tespit edilmiştir.[17] İstanbul esnaflarına ilişkin kayıtlarında Evliya Çelebi de Yedikule semtini tanıtırken 300 adet Ahî Evran işyeri, yani debbağ dükkânı varlığından bahsetmektedir. Yedikule'deki debbağ esnafının narhı bozduğu ve fesatlık yaptığı gerekçesiyle, ahî babaları İmam Musa'nın görevden alınması için kadılığa başvurmaları ve yerine ahî baba olarak Hacı Abdullah'ın atanmasını talep ettiklerini gösteren 1726 tarihli bir kayıt da, dericilik mesleğinde ahîlik etkisinin XVIII. yüzyılda da korunduğunu göstermektedir.[18] Debbağlar dışında diğer alanlarda

14 Ziya Kazıcı, "Ahîlik", *DİA,* I, 540-541.

15 Mehmet Genç, "Tartışma", *Ahilik ve Esnaf*, İstanbul 1986, s. 128-129.

Zehra Odabaşı, *Bir Ahi Dostu: Franz Taeschner -Hayatı ve Eserleri-*, Ankara 2008, s. 36.

17 Adnan Giz, "İstanbul'un En Eski Sanayi Bölgesi Kazlıçeşme ve Deri Sanayii", *İstanbul Sanayi Odası Dergisi*, 1967, c. 2, sy. 22, s. 23-24.

18 Dursun Ali Tökel, "İbn-i Batuta Seyahatnamesi ve Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nin İstanbul Bölümüne Göre Ahiler ve Ahilik", *I. Ahi Evran-ı Velî ve Ahilik Araştırmaları Sempozyumu Bildiriler*, haz. M. Fatih Köksal, Kırşehir 2005, II, 894, 897. Ahîlik ile önemli sayıda eser vermiş olan Abdülbâki Gölpınarlı, Evliya Çelebi'nin anlattıkları üzerinden 18. yüzyılda Osmanlı esnaf birliklerini de ahîlikle özdeşleştirmekte ve İstanbul'da ahîliğin köklü bir hâlde bulunduğunu ileri sürmektedir (Abdülbâki Gölpınarlı, "İslam ve Türk İllerinde Fütüvvet Teşkilatı ve Kaynakları", *İFM*, 1949-50, c. 11, sy. 1-4, s. 82). Ancak hiyerarşik bir komuta zincirine yahut İstanbul'daki derici esnafının ahî şeyhlerine parasal gelir aktardığına dair herhangi bir belge veya kayda rastlanılamaması, ahî şeyhleri ve loncalar arasındaki ilişki ve etkileşimin ilerleyen zamanla birlikte sembolik hâle geldiğini göstermektedir (Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler,* s. 193-194).

üretim yapan esnaf birlikleri içinse ahîlerin somut etkisine dair herhangi bir kayda rastlanılamamıştır. Dolayısıyla İstanbul sanayisi için geleneksel esnaf üretiminin önemi ve fonksiyonları, loncalar altında örgütlenen esnaflar ve kurdukları birliklerle anlaşılmaktadır.

Loncalar

Osmanlı Devleti'nin yıkılışına kadar Doğu Akdeniz'in en büyük kent merkezi olan İstanbul, merkezî bürokrasi, saray, ordu ve sivil sakinleriyle birlikte önemli bir nüfusa sahip olmuştur. Bu nüfusun yiyecek, giyecek ve barınma ihtiyaçlarını karşılamak için, yukarıda da bahsettiğimiz gibi ülkenin çeşitli bölgelerindeki kaynaklardan yararlanılmıştır. Ancak bu durum, İstanbul'un sadece bir tüketim merkezi şeklinde algılanmasına da neden olmamalıdır. Çünkü bu kalabalık nüfusun ihtiyaçlarının karşılanmasına yönelik olarak İstanbul sınırları içinde de önemli endüstriyel faaliyetler yürütülmekteydi. Çeşitli mesleklerden esnafları bir araya getiren loncalar, bu imalat faaliyetlerinin merkezinde yer almış, hem olağan dönemlerde, hem de savaş zamanlarında merkezî devlet ve kalabalık İstanbul halkının ihtiyaçlarını karşılamak üzere ülkenin diğer tüm bölgelerindeki loncalardan daha önemli ve daha düzenli bir yapı sergilemişlerdir.[19] Bu düzenlilik ve etkin işleyiş, İstanbul'un kalabalık nüfusu ve başkent olması nedeniyle sadece bir tüketim merkezi olarak kalmasından ziyade, önemli bir üretim merkezi olmasına da imkân tanımıştır. İpekçilik gibi dokumacılık faaliyetleri bu canlılık içinde en dikkat çeken üretim alanlarından biri olarak gösterilebilir. XVII. yüzyıl için sadece ipekli kumaş üreticileri İstanbul'da 600 dükkâna sahip olup 2.000 kişilik bir istihdam imkânı sağlamışlardır. Dokumacılığın ipekçilik dışındaki diğer alanları, bu üretim dallarının yan sanayisi olarak kabul edilebilecek 3.000 dükkânlı terziler ve diğer esnaf birlikte düşünüldüğünde,[20] üretim merkezi olarak nitelendirdiğimiz İstanbul resminin büyüklüğü de daha net hâle gelmektedir.

Bu büyüklüğü yansıtan değerli kaynaklardan birisi olarak Evliya Çelebi *Seyahatname*'sinde XVII. yüzyıl İstanbul'unda faaliyet hâlindeki esnafa meslek kollarına göre ayrıntılı olarak değinilmiş, dükkân sayıları, ürettikleri ürünler, her esnaf grubunun pîri ve üretim koşulları gibi konularda önemli bilgiler sunulmuştur. Bu doğrultuda Evliya Çelebi, İstanbul için 57 ayrı



4- Terazi satanlar (İntizâmî)

meslek ve 1.100 farklı esnafın varlığından bahsetmiştir. Her esnaf grubu için ayrı ayrı verdiği çalışan ve üye sayılarından, askerlik, tarım ve hizmetler sektörüne ait çeşitli esnaf gruplarını hesaba katmasak dahi yaklaşık 150.000 kişilik bir üretici ordusuyla karşılaşmaktayız.[21] Evliya Çelebi'nin verdiği rakamlar için her ne kadar ihtiyatlı yaklaşılmasında fayda varsa da, isimleri ve faaliyet alanları ayrı ayrı belirtilen esnaf birliklerinden, İstanbul'da sınai üretim ve örgütlenmenin Sanayi Devrimi öncesi dönemin şartları göz önüne alındığında önemli bir potansiyele ulaşmış olduğu anlaşılmaktadır.

Meslek Dalları ve Teşkilatlanma

Osmanlı'da esnaf birlikleri, üretim sürecinde çırak, kalfa ve usta, idare ve denetim sürecinde ise yiğitbaşı, kethüda ve şeyh hiyerarşisi altında teşkilatlanan ve sınai-ticari faaliyetlerde bulunan örgütlerdi. Esnaf birlikleri bir mesleğin alt iş kollarına göre mekân sınırı da göz önüne alınarak kurulmakta ve faaliyette bulunmaktaydı.

19 Donald Quataert, *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*, çev. Tansel Güney, İstanbul 2011, s. 95-96.

20 Nurhan Atasoy, Walter B. Denny v.dğr., *İpek: Osmanlı Dokuma Sanatı*, çev. Reyhan Alp ve Ayşe Kardiçalı, İstanbul 2001, s. 165-167.

21 Evliya Çelebi, *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi: İstanbul*, haz. Seyit Ali Kahraman ve Yücel Dağlı, İstanbul 2003, c. 1/2, s. 471.



5- Kefeci esnafı (İntizâmî)



6- Hırdavatçılar (İntizâmî)

Buna göre örneğin, dericilik iş kolunda deri ham maddesinin temini için gerekli canlı hayvan sağlayan celepler, canlı hayvanı kesip derisini debbağlara veren kasaplar, deri ham maddesinin işlenmesi aşamasında debbağlar, derinin mamul hâle gelmesi aşamasında kavaflar ve saraçların her biri ayrı ayrı esnaf birlikleri oluşturmuştu. Mekân açısından da, örneğin yine debbağ esnafı için Galata Kadılığı'na bağlı Kasımpaşa ve Tophane semtlerinde iki ayrı esnaf birliği faaliyet hâlindeydi.[22] Bir lonca kurabilmek için o mesleği icra eden yeterli sayıda esnaf bulunması lazımdı. Müstakil bir lonca kuramayacak kadar sayıları az olan esnaf, iş veya zanaat bakımından en yakın kalabalık esnafa *yamak esnaf* olurlardı. İstanbul'daki kamçıcı ve semerci esnafı, saraç esnafının; çizmeci, terlikçi esnafı da ayakkabıcı esnafının yamaklarıydı. Loncalar saraç ve ayakkabıcılar için kurulmuş olup yamakları toplantılara katılır, söz ve oy sahibi olurlar, fakat gedikleri ayrı olurdu.[23]

Çırakları ve kalfalarıyla belli bir meslek kapsamında üretim yapan esnafları bir araya getiren esnaf birliğinin, yani loncanın birinci derecede yöneticisi *kethüda* olup kethüdalar devletle esnaf arasındaki ilişkileri düzenleme, ham madde teminini organize etme, esnaf arasındaki anlaşmazlıklarda bilirkişilerin de fikrini alarak ceza verme, gedik intikalleriyle ilgili işleri yapma gibi görev ve yetkilere sahipti. Bir diğer idari görevli olarak *yiğitbaşı* ise esnafın iç ilişkilerinden sorumluydu. Yiğitbaşılar, esnafla kethüda arasındaki ilişkileri düzenler, ham maddeyi paylaştırır, lonca işleriyle uğraşır, terfi törenlerinde peştamal kuşanma merasimlerini idare eder, ustalar arasındaki anlaşmazlıkları çözmeye çalışır ve çözememesi durumunda kethüdaya başvururdu. Kethüda ve yiğitbaşılar ilk dönemlerde daha çok Müslümanlardan seçilmekteyken, zamanla gayrimüslimlerin de bu görevlere getirilmeleri söz konusu olmuştur. İstanbul nüfusunun etnik ve dinî kimlik açısından zengin yapısının çalışma hayatına yansımasının doğal bir sonucu olan bu durumda, 1663 yılında boyalı ham ipek bükücüsü esnafı birliğinde olduğu gibi yiğitbaşı Yahudi Zaharya v. Abraham iken, ihtiyarlar kadrosunun tamamı da Yahudi olan 12 ustadan seçilmiştir.[24] Bu da yiğitbaşı, ihtiyarlar gibi esnaf birliklerinin yönetici kadrosundaki kişilerin seçiminde, lonca üyelerinin genelinin etnik ve dinî kimliklerinin önemli bir unsur olduğunu göstermektedir.

Kethüdaların seçimi, 1726 yılında İstanbul tütüncü, buğdaycı ve kaşıkçı esnaflarının loncalarında görüldüğü gibi esnaf tarafından gerçekleştirilmekte ve seçim sonucunun onaylanması için kadıya başvurulmaktaydı. XVIII. yüzyılla birlikte esnafların seçimi yanında, devlet

22 Ahmet Kal'a, "Esnaf", *DİA,* XI, 424-426.

23 Reşad Ekrem Koçu, *Tarihte İstanbul Esnafı*, İstanbul 2002, s. 12.

24 Mehmet Âkif Aydın, *Kadı Sicillerinde İstanbul-XVI ve XVII. Yüzyıl*, İstanbul 2010, s. 118.



7- Osmanlı esnafı (Vehbî)

görevlilerinin atadığı kethüda sayısında da belirgin bir artış olmuş ve loncalara yönelik devlet müdahalesi artmıştır.[25] Kethüdalar, loncanın ileri gelenleriyle birlikte mal üretiminde kalite ve standartlara uymayan, ya da yolsuzluk yapan esnafa loncadan ihraç, ustalık mertebesinden kalfalık mertebesine indirme, dükkânını kapatma gibi cezalar verebilmekteydi. 1726'da eksik gramajlı şişe üreten bir şişeci esnafının dükkânının kapatılması; aynı yıl eski çivileri kullanıp kötü çivi imal eden bazı çivi ustalarının mertebelerinin ustalıktan kalfalığa düşürülmesi ve 1772'de yağ imalatıyla uğraşan esnaftan Yorgaki'nin halkı zarara uğratmak suçundan kürek cezasına çarptırılması, kethüdaların esnaf loncasının ileri gelenleriyle verdiği ceza kararlarına örneklerdir. Yine 1726'da dericilikle uğraşan debbağlar loncasının şikâyeti üzerine loncanın idarecilerinden Ahî Baba İmam el-Hâc ve lonca kethüdasının yolsuzluk yaptıkları gerekçesiyle işten el çektirilmeleri ise, esnaf içindeki kontrol mekanizmasının hem aşağı hem de yukarı yönlü işlediğini göstermekteydi.[26]

Yiğitbaşı da aynen kethüda gibi her esnaf örgütünün üyeleri tarafından seçilir ve örgüt içi ilişkilerini denetlerdi. Normal durumda her meslekten esnaf grubu için bir kethüda ve bir yiğitbaşı bulunurdu. Ancak İstanbul gibi kalabalık nüfuslu bir kentte imalat faaliyetlerinin de hem nicelik hem de niteliksel açıdan gelişmiş olması, dokumacı, lüleci, fesçi, derici gibi birçok esnaf grubunun birden çok örgüt kurmalarına neden olmaktaydı. Aynı mesleği yapan farklı örgütler arasındaki genel dayanışmanın bozulmaması için, bu farklı esnaf örgütlerinin kethüdalarının üstünde yer alan, mesleğin geneli için seçilen bir *başkethüda* görev yapardı. Örneğin, XIX. yüzyılın ortalarında Eyüp, Kasımpaşa, Tophane, Üsküdar, Yedikule gibi İstanbul'un farklı semtlerindeki derici esnaflarının her birinin farklı bir kethüdası olmuş, İstanbul geneli içinse bu kethüdaların üstünde bir başkethüda görev yapmıştır.[27]

İstanbul'un her tarafına yayılmış bu esnaf birlikleri dışında, birtakım esnaflar da *mirî* veya *hassa ehl-i hiref* adı altında saraya bağlı olarak çalışmaktaydı. 1526 yılında İstanbul'un saray esnafı sayısı 600 civarındayken, 1596'ya gelindiğinde istihdam edilen esnaf sayısı 1.400'e yükselmiştir.[28] Esnaf sayısındaki bu artış, sarayın sadece bir yönetim ve idare merkezi değil, aynı zamanda İstanbul sanayisinin de merkezlerinden biri hâline geldiğini göstermektedir. Dönemin en yetenekli usta ve zanaatkârları arasından seçilen bu üreticiler için en büyük kaynak Kapalıçarşı idi. Ancak gerektiğinde ülke

25 Mehmet Genç, "Osmanlı Esnafı ve Devletle İlişkileri", *Ahilik ve Esnaf*, İstanbul 1986, s. 120.

26 Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlılarda Esnaf İçi Kontrol Mekanizmasının İşleyişi", *XX. Ahilik Bayramı Kongresi Tebliğleri ve Esnaf ve Sanatkârların Sosyo-Ekonomik Meselelerinin Tartışıldığı Panel Tebliğleri*, Kırşehir 1984, s. 11-14.

27 Balıkhâne Nâzırı Ali Rıza Bey, *Eski Zamanlarda İstanbul Hayatı*, haz. Ali Şükrü Çoruk, İstanbul 2001, s. 258.

28 Aslen Arapça kökenli olan *ehl* ve *hiref* kelimelerinden birincisi aile, akraba; ikincisi ise meslekler, sanatlar anlamına gelmektedir. Bu iki kelimeden oluşan *ehl-i hiref* ise meslek sahibi, sanat sahibi anlamında değerlendirilebilir (Bahattin Yaman, "Saray Sanat Esnafı: Ehl-i Hıref", *1. Uluslararası Ahilik Kültürü ve Kırşehir Sempozyumu*, Kırşehir 2011, c. 2, s. 1092, 1115-1117); Ehl-i hiref teşkilatı hakkında daha fazla bilgi için bkz. Hilal Kazan, *XVI. asırda sarayın sanatı himayesi*, İstanbul 2010.



8- Başmakçı esnafı (İntizâmî)

dışından getirilen yetenekli yabancı ustalar da bu kadro içinde yer alabiliyordu. Üretim ve imalat faaliyetlerinde mesleklerinde uzmanlaşmış olan saray esnafı sadece imalat faaliyetleri değil, aynı zamanda mesleki eğitim hizmeti de sunmuşlardır. Nitekim 1608 yılına ait bir kayıtta Topkapı Sarayı'ndaki meslekler ve ustalardan bahsedilirken, hassa sanat mektebi dâhilinde esnafın yanındaki çırakların sayılarına da yer verilmiştir. Buna göre örneğin, aralarında Yahudilerin de bulunduğu 25 ipekçi ustası 12, 35 çizmeci ustası 31 ve 15 bıçakçı ustası 5 çırakla birlikte çalışmakta, bir yandan mesleklerini yaparken, diğer yandan teorik ve pratik mesleki eğitim hizmeti de sunmaktaydılar.[29]

Özellikle XVIII. yüzyıla kadar geçecek dönemde, yüksek miktarlı tağşişler, kıtlık ve uzun süren savaş durumları gibi olağanüstü durumları istisna kabul etmemiz hâlinde, İstanbul'da geleneksel zanaat sistemi öncülüğünde yapılan sınai üretimde önemli sorunlar yaşanmadığını ifade edebiliriz. XVIII. yüzyılın sonlarına kadar istikrarlı bir şekilde devam ettirilebilen bu düzenli yapının altında yatan en önemli etkenlerden birisi, oldukça farklı mesleklerden esnaf ve çalışanların düzenli bir şekilde örgütlenmiş olabilmeleridir. Osmanlı mahkeme kayıtlarında esnafın iç işleyişi ve kendi aralarındaki ihtilaflara dair davalara çok fazla rastlanmaması, esnaf örgütlerinin özellikle arabuluculuk işlevini iyi yöneterek bu konudaki başarısını ve önemli ölçüde istikrarı sağlayabildiklerini göstermektedir. Esnaf birliklerinin iç yapısındaki bu istikrar yanında, söz konusu dönemler için devlet ve halkla ilişkilerin de genel anlamda olumlu yürütülmesi, yine İstanbul esnafının organizasyonu açısından kurduğu istikrarın bir diğer başarılı göstergesidir. [30]

Esnaf birliklerinin İstanbul sanayisi için mal ve hizmet üretimi ile iktisadi istikrarın sağlanması dışında bir diğer faydası, nitelikli iş gücü yetiştirilmesi ve uygulamalı mesleki eğitim sunulması olmuştur. İşsizliğin önlenmesi ve istihdam konusu olacak nüfusa yapılan yatırımlarla beşerî sermaye kaynağını sürekli canlı tutan bu eğitim faaliyetleri sayesinde, çeşitli mesleklerin yüzyıllar boyu devam etmesine de imkân sağlanmıştır. Bu beşerî sermaye formasyonunun desteklenmesi motifinin önemli sonuçlarından birisi, iplik dokuma ve sahtiyan imalatı gibi sanayinin çeşitli dallarında XIX. yüzyıl başlarına kadar sürecek şekilde Osmanlı esnafı, Avrupa pazarlarında rakipsiz kalmayı başarabilmişlerdir.

Üretim hayatında istihdam edilecek kişilerin belirlenmesi ve bunlara hem teorik hem pratik anlamda mesleki eğitim hizmetleri sunulmasını içeren süreç, bir çocuğun çırak olarak bir esnafın yanında işe girmesiyle birlikte başlardı. On yaşından küçük olmamak ve velisinin işe devamı ile ilgili izninin alınması şartıyla bir mesleğe kabul edilen *çırak*, üç yıl çalışıp tecrübe edindikten sonra *kalfa* olabilme hakkı kazanırdı. Kalfalık mertebesinde üç yıl çalışanlar da *usta*lığa geçiş hakkı kazanırdı. Ancak usta olup dükkân açabilmek için ayrıca sermaye varlığı, diğer kalfa ve çıraklar tarafından hakkında şikâyet olmaması, müşterilerinden şikâyet almamış olması, dürüstlüğünün sorgulanmasına neden olacak mesleki bir faaliyete yeltenmemiş olması gibi ek şartlar da aranmaktaydı.[31]

29 Muallim Cevdet, *İslam Fütüvveti ve Türk Ahîliği, İbn-i Battuta'ya Zeyl*, çev. Cezair Yarar, İstanbul 2008, s. 451-453.

30 İstanbul esnafının kendi iç organizasyonu, gedik ve dükkân sayıları ile ilgili işleyiş ve sorunların çözümü, imalat ve üretim, istihdam koşulları, ustalık, kalfalık ve çıraklık nizamı vb. konularla ilgili bkz. Ahmet Kal'a (Proje ve Yayın Yönetmeni), *İstanbul Ahkâm Defterleri: İstanbul Esnaf Tarihi 1-2*, İstanbul 1997; Tahsin Özcan, *Fetvalar Işığında Osmanlı Esnafı*, İstanbul 2003.

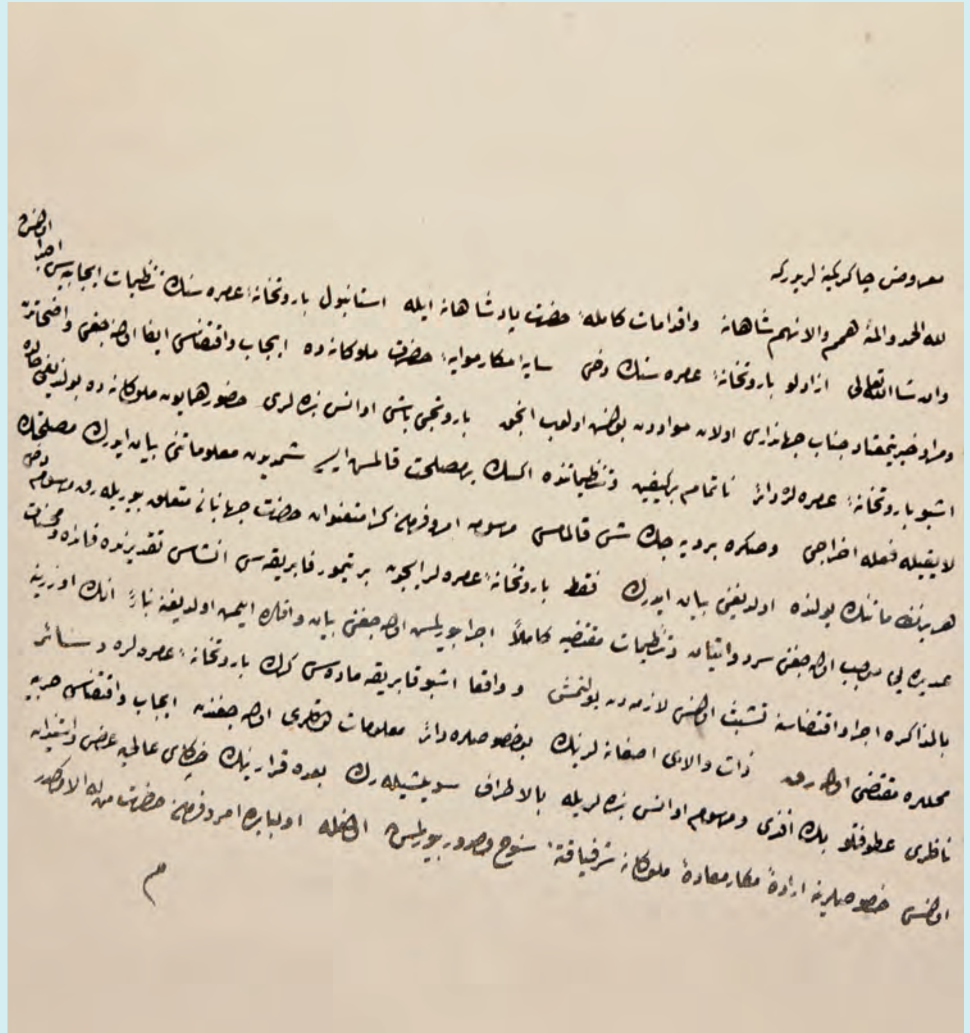
31 Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Esnafında Oto-Kontrol Müessesesi", *Ahilik ve Esnaf*, İstanbul 1986, s. 56-57.

İSTANBUL'DA BİR AĞIR SANAYİ YATIRIMI: ZEYTİNBURNU DEMİR FABRİKASI

MEHMET YILDIRIM*

Sultan II. Mahmud döneminde başlayıp Tanzimat sonrasında devam eden büyük sanayi yatırımlarının temel gerekçelerini; ordu ve bürokrasinin temel ihtiyaçlarını karşılamak, Avrupa mallarına bağımlılıktan kurtulmak ve dışarıya kaynak aktarımını azaltmak[1] şeklinde özetleyebileceğimiz nedenler oluşturmuştur. Bu süreçte faaliyete giren kuruluşlardan en önemlisi, 1843'te yapımına başlanan Zeytinburnu Demir Fabrikası'dır. Fabrika; sınai, tarım, altyapı ve yeni yapılacak kamu binaları için her nevi demir malzeme temin etmek ve demirci esnafı için işlenmiş demir sağlamak amacıyla tasarlanmıştı. Nihayetinde istenilen sonucu vermese de fabrika kendi döneminde, sermaye ve tesisi açısından ciddi bir yatırım örneğidir.

Fabrikanın kuruluşuna, 1827 yılında Tüfenkhane-i Âmire'de tüfek namlularını delmek için bir torna tezgâhı geliştiren[2] ve barutcubaşı unvanını alan Ohannes Dadyan önayak olmuştu.[3] 1835 yılında Sultan II. Mahmud'un emriyle Avrupa'ya uzun bir seyahate çıkan Barutcubaşı Ohannes Dadyan, dönüşünde



1- Barutçubaşı Ohannes'in II. Mahmud'a bir demir fabrikası kurulması için teklifte bulunması (BOA, HH, nr. 587/28872)

Baruthane bünyesinde bir demir fabrikasının gereğini padişaha arz etmişti. Harbiye nazırının da onay vermesiyle 1837'de, İngiltere'deki bir fabrikatöre işin ihale edilmesi uygun görüldü. Baruthane-i Âmire bünyesinde, numune şeklinde bir küçük demir fabrikası kuruldu. Fabrikanın kuruluş amacı; vapur-ı hümayunların kazan ve edevatının imal ve tamirini Dersaadet'te yapmak ve böylece hem zamandan tasarruf edip hem de dışarıya kaynak aktarımını önlemekti. Kurulan bu fabrika bünyesinde, padişahın iradesiyle 1842 yılında yapımına başlanan zırhlı bir gemi, 1848 yılında padişahın huzurunda denize indirildi.

1842 yılında, padişaha ait İzmit Çuka Fabrikası'na alet ve edevat satın almak için Londra'ya gönderilen Ohannes Dadyan'a yeni ve daha büyük bir demir fabrikası kurmak için de görev verilmişti. İngiltere'de birçok fabrikayı dolaşan Ohannes, daha önceden İngiliz mühendis William Ferrin ile Dersaadet'te fizibilite çalışması yapmıştı. Fabrikayı, Hasköy Dökümhanesi'ne kurmayı planlayarak ayrıntılı bir maliyet cetveli çıkaran İngiliz mühendis Ferrin, daha sonra Hasköy Dökümhanesi'nin bu iş için uygun olmadığını ve ek maliyetlere yol açacağını, ileride ihtiyaç hâlinde yapılacak ek binalara da elverişli

* İstanbul Üniversitesi

1 Tevfik Güran, "Tanzimat Döneminde Devlet Fabrikaları", *150. Yılında Tanzimat*, Ankara 1992.

2 Pars Tuğlacı, *Dadyan Ailesi'nin Osmanlı Toplum, Ekonomi ve Siyaset Hayatındaki Rolü*, İstanbul 1993, s. 11.

3 BOA, HAT, 587/28872 (29 Z 1252).



9- Tirşeci esnafı (İntizâmî)

Tüm bunların yerine getirilmesi hâlinde bir mesleğe çırak olarak giren bir kişinin dükkân açma yetkisine sahip olacak şekilde nitelikli bir usta hâline geldiği bir eğitim süreci de tamamlanmış oluyordu.

İstanbul Loncaları ve Devletle İlişkileri

İmparatorluğun başkenti İstanbul'da faaliyette bulunan esnaf birliklerine, başkentin siyasi, idari, sosyal ve iktisadi stratejik önemi nedeniyle devlet yönetimi de ülkenin diğer bölgelerine nazaran daha hassas yaklaşmıştır. Bu doğrultuda, İstanbul'daki esnaf birliklerine ham madde temininde diğer esnaf birliklerine göre öncelik tanınmış, İstanbul yine diğer bölgelerden farklı olarak sadece yakın çevresindeki ham madde kaynakları üzerinde değil, imparatorluğun tüm ham madde kaynakları üzerinde satın alma tekeline sahip olabilmiştir. 1838 Baltalimanı Antlaşması'yla kaldırılan bu hak, önceki dönemler için İstanbul esnaflarına önemli bir imtiyaz sunmuştur. Ancak sağlanan bu avantajlar yanında, yine İstanbul'un başkent olması ve ülkenin diğer kentlerinden farklı olarak yerel bir yönetim tarafından yönetilmeyip doğrudan merkezî devlet ve veziriazama bağlı olması gibi özellikleri nedeniyle esnaf birlikleri üzerinde de devletin etkisi daha fazla hissedilmiştir. Kentin toplumsal ve iktisadi istikrarını sağlayabilmenin en temel gerekliliği, esnaf loncalarında düzen ve disiplinin temini ve korunabilmesiydi. Bunun için de her türden kötü imalat ve üretimin, fiyat artışlarının, olası ham madde ve mamul mal sıkıntılarının, spekülasyon vb. istikrarsızlıkların ortaya çıkmadan engellenebilmesine özel önem atfedilmiştir.

İstanbul esnafı üzerinde devlet denetimine yönelik unsurlardan birisi; iktisadi, dinî ve adli hayatın geneline yönelik bir kurum olarak *ihtisab*dır. Önceleri bir İhtisab ağası öncülüğünde faaliyet gösteren kurum, 1826'da İhtisab Nezareti'nin kurulmasıyla bir bakanlık hâline getirilmiştir. İstanbul'un sınai üretimi açısından kurumun görevi, üretilen mal ve hizmetlerin kalite ve standartlarının belirlenmesi ve denetlenmesinde oynadığı roldür. İstanbul'un iaşesinin sorunsuz işletilebilmesinde de vazifeler gören kurum, 1826'da yeniçeriliğin kaldırılmasından sonra oluşturulan merkezî orduya katılmak için ülkenin dört bir yanından İstanbul'a gelenlerden yaşları askerlik yapamayacak kadar küçük olanların çeşitli mesleklerden esnafların yanlarına çırak olarak yerleştirilmelerini ve başıboş kalmamalarını da organize etmiştir.[32] Temel amacı tüketiciyi korumak ve iktisadi hayatta fiyatların istikrarını sağlamak olan *narh* uygulaması da devletin esnaf üzerindeki denetiminin bir diğer somut sonucuydu. Bir mal ya da hizmet için narh fiyatı belirlendikten sonra, narha uyulup uyulmadığı, malların kalitesi, ölçü ve tartıların denetlenmesi de ihtisab kurumunun sorumluluğu hâline gelmekteydi.[33]

İstanbul esnafına yönelik devlet denetimi, özellikle esnafın tekelci faaliyetlere girişmesi noktasında daha sert ve engelleyici bir görünüm arz etmiştir. İstanbul esnaf birliklerinin mal alım satımında devlet tarafından kendilerine sağlanan imtiyazı, çıkarları için olumsuz anlamda kullanmaları, devletin esnaf birliklerine sağladığı özerklik aleyhine sonuçlar verecek tarzda uygulamalarda bulunmasının da en önemli nedeniydi. Bu durumun bir örneğini, İstanbul'da örneğin dericiler gibi çeşitli esnaf gruplarının XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kendilerine tanınan tekel hakkını piyasa fiyatlarını yükseltme amaçlı olarak değerlendirmeye çalışmalarına gösterilen tepkide görüyoruz. Esnaf birliklerinin bu şekilde ürettikleri mal ve hizmetlerin fiyatlarını, halkın tüketim ihtiyaçlarının karşılanmasını da zorlaştıracak şekilde yükseltmeleri, ilk olarak XVIII. yüzyıl sonlarında III. Selim'in tepkisini çekmiş ve padişah

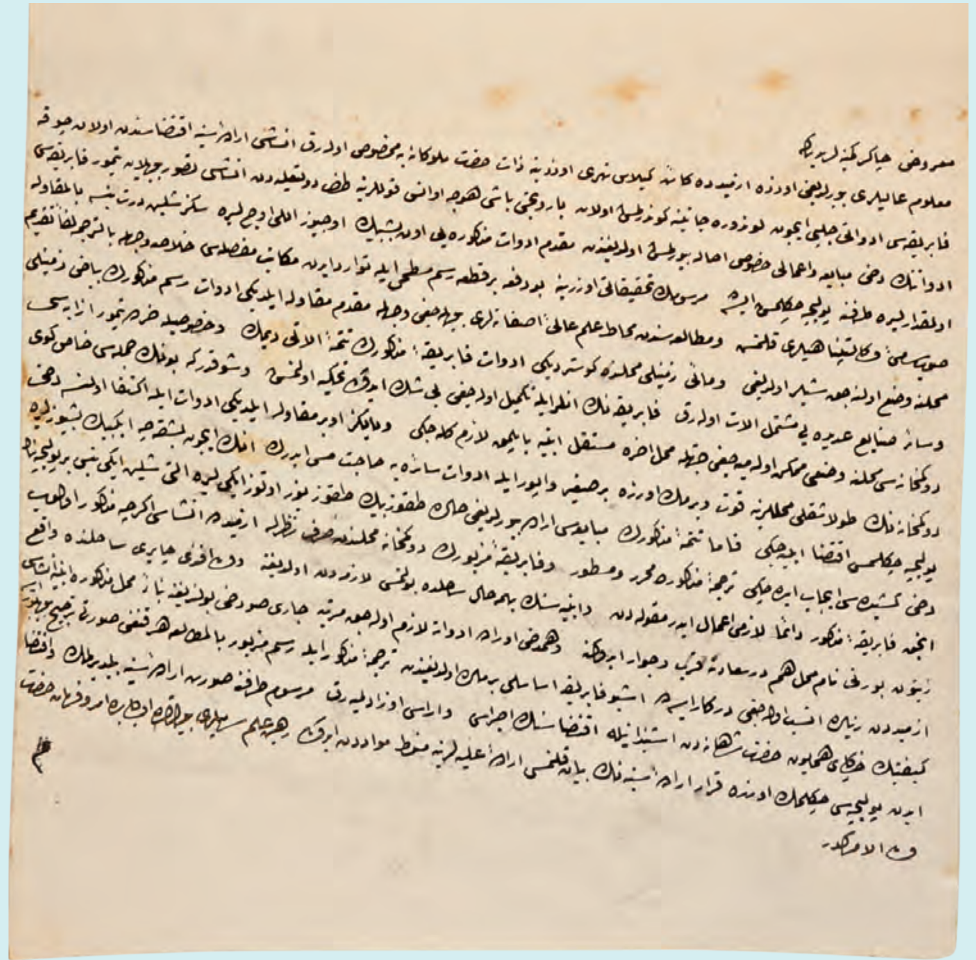
32 Ziya Kazıcı, *Osmanlılarda İhtisâb Müessesesi (Ekonomik, Dinî ve Sosyal Hayat)*, İstanbul 1987, s. 131, 217-218.

33 Necdet Sakaoğlu ve Nuri Akbayar, *Osmanlı'da Zenaatten Sanata: Esnaf ve Zenaatkârlar*, İstanbul 1999, c. 1, s. 37-39.



2- Barutçubaşı Ohannes tarafından hazırlanan ve Zeytinburnu Demir Fabrikası için alınması lâzım gelen malzemelerin cins ve fiyatını içeren defterin tercümesinin bir bölümü (BOA, İ.MSM, nr. 24/611)

olmadığını, bu nedenle fabrikanın daha uygun bir yere yapılmasını önerdi. Bunun üzerine Ohannes Dadyan, Londra Elçiliği'nde görevli Ali Efendi ve fabrikatör Ferrin arasında yapılan sözleşme gereği malzeme alımı yapıldı ve fabrikayı kurma işi de bu fabrikatöre ihale edildi. Gerekli teknik elemanlar da İngiltere'den getirildi. Bu sırada fabrikanın kuruluş yerinin de



3- Zeytinburnu Demir Fabrikası için gerekli hazırlıkların yapılmış olmasından dolayı malzemelerin satın alınması ve inşaatın başlaması için lâzım gelen masrafın tesviyesi hakkında tezkere (6 Nisan 1843) (BOA, İ.MSM, nr. 24/611)

henüz netleştirilmediği ve İzmit'te yapılmasının da düşünüldüğü görülmektedir.[4] Fabrika kuruluş masraflarının Mısır vergisi taksitinden gelecek 20.000 kese ile yapılması ve taksitin devamlı surette fabrikaya tahsis edilmesi kararlaştırılmıştı.[5]

Dersaadet'e dönen Ohannes, Saray-ı Hümayun Kalfabaşısı Karabet Usta ve İngiliz mühendislerle fabrika için uygun bir yer arayışına başladı. Olası yerler için düşünülen Baltalimanı, İstinye Körfezi, Sultaniye ve Beykoz çayırları uygun görülmedi.[6]

Sonunda Beykoz'daki Çubuklu ve Zeytinburnu arasında tercih yapmak durumunda kalındı. Hazırlanan rapora göre Çubuklu, "ayakaltı" olması, işçiler için konaklama yerinin olmaması ve demir madeni kaynağı olan Büyükada'dan, Zeytinburnu'na kıyasla uzak olması nedeniyle mahsurlu görüldü. Zeytinburnu ise, sahilde bir iskele yapımını gerektirmesi, lodosa açık alan olması ve yapılacak liman alanının 200-300 m'ye kadar çer çöp ile dolu olması nedeniyle dezavantajlı sayılırdı. Fakat suriçine ve Yedikule'ye yakın ve açık tarla olması, amelenin kalabileceği hanların da bulunması ve ham madde taşıma maliyeti açısından Büyükada'ya daha yakın olmasından

4 BOA, İ.MSM, 24/611 (06 Ra 1259).

5 BOA, A.MKT, 5/53, (11 L 1258).

6 BOA, İ.MSM, 25/652 (29 Ş 1260).



10- İstanbul fıskiye esnafı (İntizâmî)



11- Çadırcı esnafı (İntizâmî)

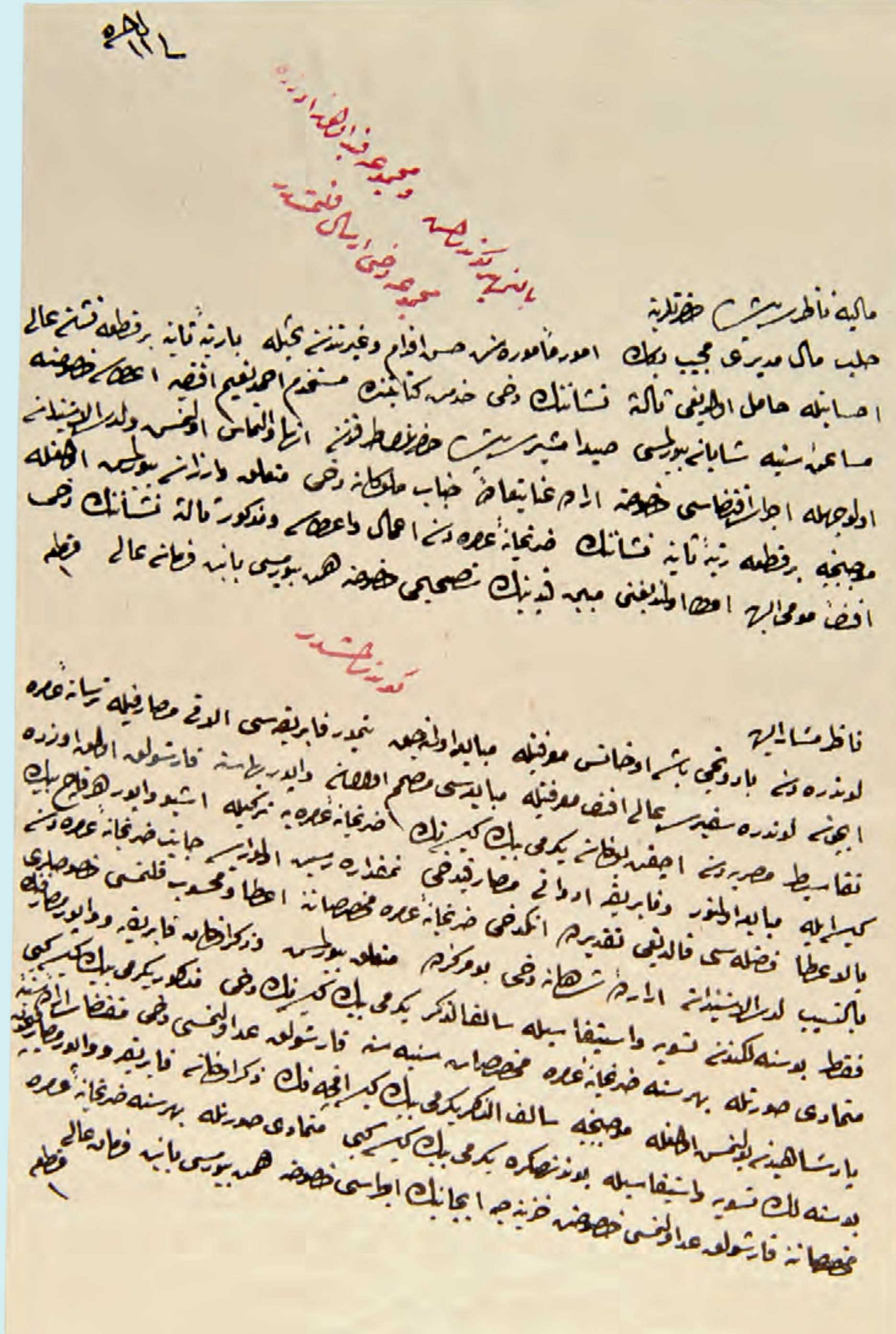
kadılara müdahale emri vermiştir. Bu emir sonrasında ilk olarak İstanbul'dan başlayacak şekilde esnaf birliklerinin tamamının yeniden yapılandırıldığı bir dönem başlamıştır. Bu yeni dönemde, 1794'te gıda malları dışındaki mallar için ham madde üzerinde esnafın tekel hakkı kaldırılmış, 1820'lere kadar devam edecek bu süreçte esnafın tekel hakkı gittikçe daraltılmıştır.[34]

XVII. yüzyıldan itibaren görülen ve esnaf birliklerinin özerkliğini sınırlayan bir diğer önemli gelişme ise, merkezî devletin İstanbul'dan başlayarak kethüda, şeyh, yiğitbaşı vb. esnaf yöneticiliklerine askerleri atamasıdır. Ekonominin bürokratizasyonu olarak adlandırılabilecek bu süreçte, bürokrasi ve ordunun artan personel ihtiyacı, bunun yanında giderek kalabalıklaşan kadroların maaş yükünün karşılanabilmesi gereksinimi devleti yeni arayışlara itmekteydi. Bu arayışa yönelik hayata geçirilen tedbirlerden biri de, aldıkları maaşı hazineye terk etmeleri karşılığında askerî görevlilere esnaf teşkilatı dâhilinde görevler verilmesiydi. Daha önceleri oldukça geniş bir otonomiye sahip olan ve kendi yöneticilerini seçen esnaf birlikleri, askerî zümre mensuplarının bu hücumundan hoşnut kalmamışsa da uzun süre direnememiştir. Böylece esnaf birlikleri yönetiminde esnafın kendi seçtikleri yöneticiler yanında, devlet tarafından tayin edilen görevlilerin de yer aldığı ve XVIII. yüzyılda giderek genişleyecek çift başlı bir yönetim modeli ortaya çıkmıştır.[35]

Osmanlı esnafı, hem kendi içlerindeki kontrol mekanizmasının işlemesinde, hem de devletle olan ilişkilerinde belli bir düzene bağlıydılar. Öte yandan, her meslek dalında ihtiyaç kadar usta ve dükkân bulundurulmasına çalışılmış, bu rakamların aşılmaması hedeflenmiştir. Usta ve dükkân sayısının kontrolsüz artması ve ihtiyacı aşması durumunda, *ham dest* denilen liyakatsiz kişilerin mesleğe sızmasından ve üretimde kalite standardının düşmesinden, işin ustalarının gelirlerinin azalmasından endişe duyulmuştur. İmalat sektörü açısından bir tehdit olarak görülen bu durumun önüne geçilmesi için de, XVI. yüzyıldan itibaren devlet yöneticileri zaman zaman esnaf sayımları yapmıştır. Örneğin, 1564 tarihli bir belgeden, seraser, şahnik ve zerbaft gibi kumaşların üretimiyle meşgul olanların

34 Ahmet Kal'a, "Osmanlı Esnaf Sisteminin Oluşması ve Yeniden Yapılanması Açısından İstanbul Esnaf Birlikleri", *İstanbul: İmparatorluk Başkentinden Megakente*, ed. Yavuz Köse, çev. Ayşe Dağlı, İstanbul 2011, s. 252-255.

35 Mehmet Genç, "18. Yüzyılda Osmanlı Sanayii", *Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, 1991, sy. 2, s. 102.



4- Sultan Abdülmecid'in, Demir Fabrikası için Londra'dan alınacak aletler hakkında Maliye nazırına 15 Kasım 1842 tarihli ferman suretleri (BOA, A.MKT, nr. 5/53)

ötürü Zeytinburnu bir derece daha avantajlıydı. Baruthane'ye yakın olması nedeniyle inşaat esnasında Baruthane'den yararlanma düşüncesi de Zeytinburnu'nun tercih edilmesinde etkili olmuştu. Demir madeninin Büyükada'dan, taş kömürünün Karaburun ve Ereğli'den, meşe kömürünün ise Silivri civarından temini planlanmıştı.[7]

1843 yılında bina yapımına başlandı. Bu sırada demir fabrikası için gerekli alet, edevat, vapur çark ve kazanları Londra'dan satın alınarak Dolmabahçe'deki Tüfenkhane-i Âmire ambarlarına konulmuştu. Ayrıca fabrikayı kuracak mühendisler de Londra'dan getirilmiş ve kendileriyle bir yıllığına sözleşme yapılmıştı.

Fabrikanın yapılacağı yer Harbiye nazırının tarlaları olması nedeniyle hazinece istimlak edildi ve karşılığında Baruthane-i Âmire civarındaki Demirkapı'da arazi verilmesi öngörüldü. Fabrika için ilk etapta 700 ile 800 dolayında işçinin iskânına uygun, 5.000 zira büyüklüğünde (dört dönüme yakın) binalar ve mühendisler için ayrı ayrı odalar yapılması planlanmıştı. Fakat Zeytinburnu'nda mevcut hanlar olduğu için bu hanların kullanılması ve işin bu kısmından tasarruf edilmesi uygun görüldü.

1846 yılından itibaren üretime başlayan fabrikada demir boru, çelik ray, çift pulluğu, bağ ve bahçe aletleri, koşum takımları ile tüfek çakmakları, mızrak başları, top, kılıç, süngü gibi harp aletleri, çeşitli atölye takım ve tezgâhları üretilmekteydi.[8] Gene bahçe şadırvanında kullanılacak kalıplar ve demir aletler, cıvata takımları, terazi ve aksamı, değişik tezgâhlar, saray için fener sütunu kalıpları, anahtarlar, karyola ve soba takımları, para kasası ve su tulumbası gibi çok sayıda malzemenin de üretildiği görülmektedir.[9]

Fabrikanın karşılaştığı en ciddi sıkıntı kalifiye iş gücü eksikliğidir. Yurt dışından getirilen usta ve yüzlerce işçinin aylıklarının zamanında ödenememesi de fabrika çalışanları ile idare arasında dönem dönem krize ve iş yavaşlatmaya yol açmıştır. Mühendis ve ustalar İngiliz uyruklu olup ayrıca Avusturyalı ve Prusyalı işçiler de mevcuttu. Çalışan sayısı dönem

7 BOA, İ.MSM, 24/612 (29 C 1261).

8 Rifat Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, Ankara 1988, s. 89.

9 Mücteba İlgürel, "Zeytinburnu'nda Bir Demir Fabrikası", *Tarih Boyunca İstanbul Semineri*, İstanbul 1989.



12- Osmanlı esnafı (Vehbî)

sayısının artması nedeniyle kumaş kalitesinin düştüğü, bu nedenle güvenilir 100 usta tespit edildikten sonra geri kalanların tezgâhlarının kapattırılması Divan-ı hümayundan İstanbul Kadılığı'na bildirilmiştir.[36]

İstanbul'la ilgili bu sayımlardan çıkarılabilecek önemli bir bilgi, İstanbul'un hangi semtinde hangi meslekten esnaf kesimlerinin yoğunlaşmış olduğudur. Buna göre örneğin 1726 tarihli bir esnaf sayım defterinde, münhasıran bir semtte faaliyet gösteren esnaflar arasında Yedikule civarındaki debbağlar, Narlıkapı'da kasarlar (pamuk ipliğini yıkayıp ağartma işini icra edenler), Sûk-ı Cedid'de ketenciler, Mercan Çarşısı'nda örücülerin imalat ile meşgul olduğu anlaşılmaktadır. Esnafın Müslüman mı gayrimüslim mi, ya da evli mi bekâr mı olduğu gibi etnik, dinî ve medeni durumuna dair bilgiler de yine aynı sayımlardan temin edilebilmektedir.

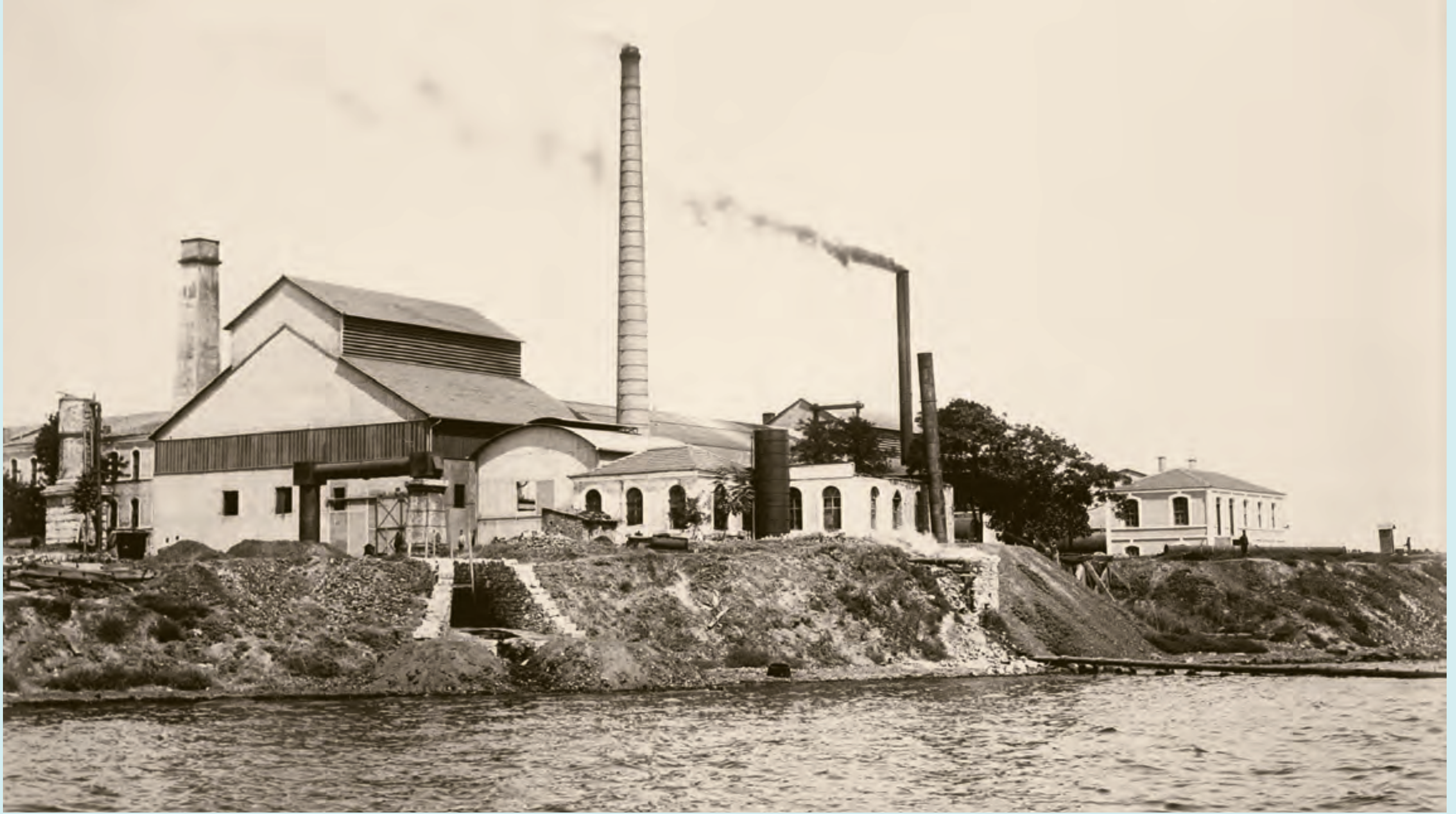
Esnaf sayımına yönelik bir diğer uygulama, XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren İstanbul esnafı için hazırlanmaya başlanan Kefalet Defterleri'dir. Sayımlarda esnafla birlikte yanlarında çalışanlar da kayıt altına alınırken, isimleri, yaşları, unvanları, İstanbul'a nereden göç ettikleri, İstanbul'da nerede ikamet ettikleri gibi önemli bilgiler toplanmıştır. İlki 1792 yılında tutulan bu defterlerden, XVIII. yüzyıl sonu için sayı her ne kadar eksik de olsa esnaflarla birlikte yanlarında çalışanların da dâhil olduğu 43.595 kişilik önemli bir sayıya ulaşılmaktadır. Kayıtlar İstanbul için tüm çalışanların %52'sinin Müslüman, %23'ünün Rum, %15'inin Ermeni, %3'ünün Yahudi olduğunu göstermektedir (Defterlerde %7'lik bir kısmın etnik kimliği belli değildir). Dükkânlarda istihdam edilen kişi sayısının usta dâhil ortalama 2,5 kişi olması, küçük üreticiliğin yaygın konumunu da göstermektedir.[37] Tüm bu sayımların günümüz Osmanlı esnafına yönelik araştırmalarına bakan en önemli sonuçlarından birisi ise, genelde Osmanlı kentleri ve özelde İstanbul için iş bölümünün temel belirleyicisinin dinî dayanışmalar olduğu görüşünün kökten yıkılmasıdır. Müslüman ve gayrimüslimlerin aynı zanaatı icra ettiklerine dair çok sayıda kayıt, iş bölümünün dinî dayanışmadan ziyade yerel bağlara daha fazla bağlı olduğunu ortaya koymaktadır.[38]

Narh ve ihtisab uygulamaları, esnaf birliklerinin yöneticilerine askerler ve devlet memurlarının atanması, esnafa yönelik çeşitli dönemlerde sayımlar yapılması gibi yukarıda değindiğimiz uygulamalardan, devletin İstanbul esnafıyla ilişkilerinin sadece esnaflar üzerinde bir denetim ve kontrol çabası şeklinde gerçekleştiğini ileri sürmek de hatalı olacaktır. Nitekim esnaf üzerindeki devlet denetiminin temel karakteristiği, piyasanın düzgün işleyişinin temini yönünde olmuş, bu nedenle somut müdahaleler genellikle istikrarsızlık dönemlerinde ortaya çıkmıştır. Olağan dönemler içinse devlet-esnaf ilişkilerinde en az denetim olgusu kadar geçerli olan unsur, devletin esnafı desteklemesiydi. II. Bayezid'in kılıç

36 Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Esnaf Sayımları", *Osmanlı Öncesi ile Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemlerinde Esnaf ve Ekonomi Semineri*, İstanbul 2003, s. 405.

37 Cengiz Kırlı ve Betül Başaran, "18. Yüzyıl Sonlarında Osmanlı Esnafı", *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Esnaf ve Ticaret*, der. Fatmagül Demirel, İstanbul 2012, s. 7-17.

38 Suraiya Faroqhi, *Osmanlı Zanaatkârları*, çev. Zülal Kılıç, İstanbul 2011, s. 175-176.



5- Zeytinburnu Demir Fabrikası (Yıldız Albümleri)

itibariyle değişmekle beraber, 1849 Nisan-Haziran döneminde 27 memur, 100 Avrupalı usta ve 220 işçi istihdam edilmekteydi.[10] Temmuz-Ekim aylarında ise işçi sayısı 280'e çıkmıştı.

Hazine-i Hassa idaresinde olan fabrika, 1848 yılında Tophane-i Âmire'ye devredildi. Hazine-i Hassa'nın 56.445 kese alacağı ise bundan sonra oluşacak kârdan ödenecekti.[11] Fabrika Tophane-i Âmire'ye devredildikten sonra, daha ziyade askerî mühimmat imalatına ağırlık vermiş ve Tophane-i Âmire'deki top vb. mühimmatın imalatı bu fabrikaya kaydırılmıştır. 1863 yılındaki İstanbul Uluslararası Sergisi'ne fabrika mamulatından 4 adet top, 3 adet obüs veya havan topu, 50 adet süvari ve piyade tüfeği ve tabanca gönderilmiştir. Ahmed Süreyya Emin Bey, bugün Harbiye Askerî Müzesi'nde sergilenen ilk seri atışlı sahra topunu, 1866-1868 arasında Zeytinburnu Demir Fabrikası'nda imal etmiştir.

Bununla beraber fabrika, ülkenin sanayi ve altyapı talebine gerekli arzı sağlamaktan uzak kalmıştır. II. Abdülhamid dönemine gelindiğinde ise, Seraskerliğe bağlı olan fabrikada sadece mil, toplara mahsus çeşitli özellikte dane, çelik şarapnel, halka, kovan gibi harp mühimmatı üretilmekteydi. Azalan bu üretim hacmiyle birlikte fabrika, faaliyetini Cumhuriyet'e kadar sürdürmüştür.

10 Ömer Karaoğlu, "XIX. Yüzyıl Osmanlı Sanayileşme Teşebbüsleri ve Zeytinburnu Demir Fabrikasının Kuruluşu", yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, 1994.

11 BOA, A.MKT, 131/102 (28 C 1264).




13- İstanbul'da XX. yüzyılın başında seyyar satıcılar (İBB, Atatürk Kitaplığı)

üretenlere üretimlerini beğendikten sonra oldukça cömert hediyeler vermesi, av merakı nedeniyle ülkenin hemen her bölgesinden tüm ok ve yay imalatçılarını İstanbul'a davet etmesi, Kanunî'nin kitap ciltçilerine, Yavuz'un kuyumcu ve altın işlemecilerine hediyeler ve ödüller vermesi bu desteğin bizzat devletin en üst katında dahi karşılığı olduğunu göstermektedir.

1650 yılında İstanbul'da gerçekleşen esnaf ayaklanması gibi olaylar ise, İstanbul esnaflarının tamamen devletin kontrolünde hareket etmediğini, hatta iktisadi çıkarlarının zarar görmesi hâlinde devlete karşı isyan bayrağı dahi açabildiğini göstermektedir. Nitekim piyasaya ayarı bozuk para sürmek ve bazı malları zorla satmak isteyen devlet adamlarının bu uygulamalarına karşı ayaklanan esnaf; veziriazam, yeniçeri ağası, defterdar vb. birçok ileri gelen devlet adamının görevinden azledilmesi ve bazılarının öldürülmesine dahi neden olmuştur.[39]

Gedik Hakkı ve Gedikler[40]

Gedik, iktisadi gelişmenin temini için gerekli ve birbirini tamamlayan iktisadi ve hukuki şartları oluşturmak amacıyla, devlet ve esnaf birliklerinin ortaklaşa çabaları sonucunda XVII. yüzyılın ilk yarısından itibaren doğan tekellere dayalı üretim

39 Ömer Lütfi Barkan, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Esnaf Cemiyetleri", *İFM,* 1985, c. 41, sy. 1-4, s. 44.

40 Geniş bilgi için bkz. Ahmet İnan, "Arşiv Belgeleri Işığında Gedik Hakkı", yüksek lisans tezi. İstanbul Üniversitesi, 1994.

sistemidir.[41] Hukuki bir terim olarak İslam hukukunda geçmişi XII. yüzyıla kadar geri giden *gedik hakkı*, XVIII. yüzyıl başlarına kadar esnaf ve sanatkârların özellikle vakıf dükkânlarda mütevellinin izni ve "karar" şartıyla tasarrufta bulunabilmesi anlamına gelmekteydi. İnhisar usulünün kabulünden sonra ise gedik hakkı yeni bir anlam kazanarak, devamlı tasarruf hakkının yanında, bir de ticarette inhisar, imtiyaz ve bir çeşit patent manalarını da kapsamıştır. Bu yeni manasıyla gedik hakkı, belli sanatları belli sayıda esnafın icra edebilmesini öngörmekteydi. Gedik usulünün gittikçe artan iktisadi önemi nedeniyle, zamanla bu alana yönelik yeni düzenlemeler hayata sokulmuştur. Buna göre örneğin daha önceleri ilgili esnaf kâhyaları vb. yetkililer tarafından verilen gedikler, daha sonra esnaf kethüdaları, Maliye Nezareti'ne bağlı başmuhasebe ve şer'iye mahkemeleri tarafından da verilmeye başlanmıştır.[42]

Genellikle miras yoluyla elde edilen gedikler, eğer bir usta öldüğünde oğlu mesleği icra edemeyecek kadar küçükse, oğlu o zanaatı öğrendiğinde devredilmesi şartıyla en kıdemli kalfaya geçerdi. Ustanın oğlunun olmaması ise, gediğin tamamen sahibi olacak olması nedeniyle kalfalar için aynı atölyede uzun süreler çalışmayı teşvik eden bir gelişmeydi. Gediklerin alınıp satılabilmesi de mümkün olup 1860'larda Aksaray Caddesi'nde bir tütüncü gediğinin ve Eminönü'nde bir kahveci gediğinin 35.000 kuruşa, Rüstem Paşa Mahallesi'nde bir pirinççi gediğinin 40.000 kuruşa ve bir tütüncü gediğinin 101.500 kuruşa satılmış olması, gedik hakkı ile birlikte esnaflar için önemli bir sermaye birikim kaynağının da elde edildiğini göstermektedir.[43]

İstanbul sanayi üretimi açısından gediğin asıl önem kazandığı nokta ise, belli bir mesleği icra ederek üretim hayatına katılmak isteyen zanaatkârlar için söz konusu meslekte dükkân açabilmenin ön koşulu olarak boş bir gedik bulunmasının zorunlu tutulabilmesiydi. Çıraklık ve kalfalık aşamalarına geçerek ustalığa terfi ettirilen bir kişinin faaliyette bulunduğu meslekte bir dükkân açabilmesi için boş bir "gedik" bulması gerekliydi.[44] Dolayısıyla gedik usulü, bir anlamda dükkân sayısı ve lonca kapsamında üretim yapacak usta sayısını da düzenleme ve kontrol altında tutma amacıyla değerlendirilebilmekteydi.[45]

Gediklerin ve dolayısıyla bir mesleği icra etmek için dükkân açmanın sınırlı tutulması, bir mesleğe dışarıdan girişi engellediği gibi, mesleğin içinden olan kişilerin, yani kalfaların da usta olmalarını zorlaştırmıştır. 1734 yılında İstanbul simkeş esnafının kalfaları için olduğu gibi, kalfalar bu durum karşısında sessiz de kalmamış ve toplu bir şekilde hareket ederek tepki gösterebilmiştir. Dolayısıyla gedik hakkı, esnaf birlikleri dâhilinde yapılan üretimi belli bir düzene sokmayı hedeflerken, esnaf birliklerinin kendi içinde çeşitli anlaşmazlıklara da yol açmıştır.[46]

Ancak şunu da belirtmek gerekir ki gedikler ve esnaf sayısının sınırlandırılmasına ilişkin tüm bu çaba ve girişimlere karşın, İstanbul sınai üretiminde esnaf birlikleri bünyesine dâhil olmadan faaliyet gösteren üreticiler de mevcut olmuştur. Bu tarz imalat faaliyetlerinin varlığına ilişkin delillere kadı sicillerinde ve mahkeme kayıtlarında rastlamaktayız. 1696-1697 yıllarına ait kadı sicilleri incelendiğinde, farklı dönemlerde dericiler, balmumu üreticileri, dokumacılar, yelkenciler vb. İstanbul'daki esnaf loncaları kethüdalarının mahkemelere başvurup kadılara lonca üyesi olmayan kişilerin kendi mesleklerini icra ettiğini ve üretim yaptığını şikâyet ettikleri görülmektedir. Kadılar, bu şikâyetleri haklı görerek lonca üyesi olmayan kişilerin üretiminin engellenmesi yönünde karar vermişlerdir.[47] Ancak farklı dönemlere ait mahkeme kayıtlarında benzer şikâyetlere sıkça rastlanması, pratik hayatta gedik hakkı vb. sınırlamaların oldukça sık delinebildiğine işaret etmektedir. 1853 yılında ticarette inhisar usulünün kaldırılmasıyla imtiyaz ve ruhsat anlamını kaybeden ve sınırları daraltılan gedik, tekrar eski anlamıyla tasarruf hakkı olarak kabul edilmiş, zamanla çeşitli sınırlamalara konu olduktan sonra 1913 yılında tamamen ilga edilmiştir.[48]

41 Ahmet Kal'a, *İstanbul Esnaf Birlikleri ve Nizamları 1*, İstanbul 1998, s. 59.

42 Ahmet Akgündüz, "Gedik", *DİA,* XIII, 541-542.

43 Turgay Çırak, "Şer'iyye Sicillerinden 200 ve 222 No'lu Defterlere Göre Gedikler", yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, 2000, s. XIX.

44 Zafer Toprak, "Esnaf (Osmanlı Dönemi)", *DBİst.A*, III, 212.

45 Sıdkî, *Gedikler*, İstanbul 1325, s. 15.

46 Halil Sahillioğlu, "Esnaf Cemiyetleri İçinde Usta-Kalfa Çekişmesi", *BTTD,* 1969, c. 3, sy. 17, s. 59-60.

47 Yonca Köksal, "Economic and Social Life in Late-Seventeenth-Century Istanbul: The Istanbul Court Records of 1107-1008 (1696-1697 AD)", doktora tezi, Boğaziçi Üniversitesi, 1995, s. 66-67.

48 Akgündüz, "Gedik", XIII, 542.



14- Kapalıçarşı (Taeschner)

İSTANBUL SANAYİSİNDE İMALATHANELER

Devlet, ordu ve donanmanın temel merkezi ve bir ülkenin başkenti olması yanında, jeopolitik konumu kaynaklı bir ticaret ve sanayi merkezi olması yönüyle de İstanbul oldukça önemli bir şehirdir. Esnaf loncaları eşliğinde yapılan sınai üretimin yanında, bu stratejik özellikleri nedeniyle devlet de özellikle ordunun ihtiyaçlarını karşılamak üzere kamusal yatırımlarla erken dönemlerden itibaren imalathane olarak nitelendirilen büyük sanayi tesisleri kurmuş ve işletmiştir. Baruthaneler, silah atölyeleri, askerî dikimevleri, tophaneler, tersaneler vb. sanayi tesisleri bu kamusal yatırımların somutlaşmış hâlleri olarak XV. yüzyıldan itibaren devletin sınai ihtiyaçları için önemli görevler üstlenmiştir.[49]
Sanayi Devrimi ile birlikte fabrikalar öncülüğünde kitlesel sınai üretimine geçilmeden önceki dönemlerde, loncalar bünyesinde faaliyet gösteren küçük işyerleri ile İstanbul'un yerel ihtiyaçları karşılanırken, ordu ihtiyacını karşılayan veya ihracat için üretim yapan büyük işletmelerse lonca sistemi dışında devlete ait imalathaneler olarak faaliyette bulunmuştur.[50]

Osmanlı dönemi İstanbul sanayisinde imalathanelerin kurulmasına fethin hemen sonrasında özellikle askerî ihtiyaçlara cevap verebilmek amacıyla yoğun bir şekilde başvurulmuştur. Bu doğrultuda barut üretimi, gemi üretimi, tüfek ve top üretimi gibi çeşitli alanlarda üretim yapacak sanayi kuruluşları faaliyete geçirilmiştir. İnşaat malzemeleri, kâğıt üretimi ve tekstil sanayiine yönelik kurulan işletmeler de, imalathaneler çerçevesinde yapılan sınai üretimin çıktılarının çeşitlenmesine ve zenginleşmesine yol açmıştır.

49 Wolfgang Müller-Wiener, "15-19. Yüzyılları Arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar", *Osmanlılar ve Batı Teknolojisi Yeni Araştırmalar Yeni Görüşler*, haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, İstanbul 1992, s. 53-57.

50 Rifat Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, Ankara 1988, s. 4.



15- Bıçakçı esnafı (İntizâmî)



16- Tüfek kundağı işleyen esnaf kolu (İntizâmî)

Gabor Agoston, XV. yüzyıl sonu ve XVI. yüzyıl başlarındaki faaliyetleriyle Tophane, Baruthane, Cebehane ve Tersane-i Âmire gibi üretim birimlerine dikkat çekerek, erken modern dönemde Avrupa'nın en büyük askerî-endüstriyel kompleksinin İstanbul'da bulunduğunu ve bu kompleksin dönem itibarıyla tek rakibinin Venedik Tersanesi olduğunu belirtmektedir.[51] İstanbul'un bu büyük çaplı üretim yapan sınai kuruluşlarını faaliyet gösterdikleri alanlara göre aşağıda ele alacağız. Ancak öncesinde şunu da belirtmek gerekir ki bu işletmeler Osmanlı için sadece üretim yapmaktan daha fazlasına işaret etmekteydi. Nitekim bu kuruluşlardan bazıları sınai üretime yönelik olarak Osmanlı patentli yeni buluşlar yapılmasına da imkân tanıyabilmekteydi. Örneğin, XIX. yüzyıl ortalarında buhar gücüyle çalışan bir çark imal etmeyi başardığı için İstanbul'da buharlı çark yapım işleri tekeli hakkıyla ödüllendirilen Tüfenghane ustası Ermeni Bağdasar ve mermer kireç ezebilen yeni bir çark imalini başardığı için 500 kuruş maaşla ödüllendirilen Tersane ustası Karabet gibi örnekler, imalathanelerin üretim yanında, sınai teknoloji geliştirilmesi gibi önemli faydalar sağlayabildiklerini de göstermektedir.[52]

Baruthaneler

Osmanlılar savaşlarda ateşli silah kullanımıyla Avrupa'ya nazaran daha geç tanışmışlarsa da, XV. yüzyıl ortalarıyla birlikte bu yeni teknolojiyi kayda değer etkinlikte kullanmaya başlamışlardır. Çalışmamızın konusu olan İstanbul şehrinin, yani o dönemki adıyla Konstantinopolis'in fethi bu etkinliğin apaçık bir göstergesidir. İstanbul'un fethinin hemen ardından Osmanlı, yeni başkentinde de savaşlar için gerekli malzemeyi üretebilmek amacıyla barut üretimine başlamıştır. Bu doğrultuda İstanbul'da faaliyete başlayan ilk baruthane, Bizans'tan devralınan Atmeydanı'ndaki baruthanedir. Bir fırtınada yıldırım düşmesi sonrası çıkan yangınla etrafındaki dört mahalleyi de harabeye çevirecek şekilde zarar gören Atmeydanı Baruthanesi, 1490'da üretime son vermiştir. Aynı yıl faaliyete başlayıp 1648 yılına kadar askerî üretim yapan ve 200 civarı çalışanın

51 Gabor Agoston, *Barut, Top ve Tüfek: Osmanlı İmparatorluğu'nun Askeri Gücü ve Silah Sanayisi*, çev. Tanju Akad, İstanbul 2006, s. 232.

52 Yavuz Cezar, "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Yeni Teknoloji Uygulama ve Sınai Tesis Kurma Çabalarından Örnekler", *Dünü ve Bugünüyle Toplum ve Ekonomi*, 1991, sy. 1, s. 164-165.



17- Azadlu Baruthanesi (Mahmud Raif)

istihdam edildiği Kâğıthane Baruthanesi, yine bir yangın sonucu faaliyetlerine son verecek olan Okmeydanı Baruthanesi (1578-1596), 344 çalışanı olan Şehremini Baruthanesi (1678-1698) XVIII. yüzyıl öncesinde İstanbul'un çeşitli askerî üretim merkezleriydi.[53] Barut üretimi sadece kamuya ait üretim birimlerinde değil, aynı zamanda özel teşebbüsçe de yapılmaktaydı. Buna göre örneğin XVIII. yüzyıl sonunda Balipaşa, Beykoz ve Kasımpaşa'da özel baruthaneler de faaliyet hâlindeydi.[54]

Barut üretiminin daha merkezî ve kurumsal yapılabilmesine yönelik çabalar doğrultusunda, ilk olarak 1701 yılında Bakırköy'de Baruthane-i Âmire faaliyete sokulmuş, tüm çabalara rağmen barut üretiminde istenen kalite yakalanamayınca 1796 yılında Küçükçekmece'de Azadlu Baruthanesi açılmıştır. III. Selim'in Nizam-ı Cedid hareketinin en önemli halkalarından biri olarak kabul ettiği Azadlu Baruthanesi'nin su gücüyle çalışan modern bir merkez olması, Selânik ve Gelibolu'daki diğer baruthanelerin kapatılması ve devletin barut üretimini tamamen İstanbul'a toplamasına imkân sağlamıştır. Bu baruthanenin kurulmasıyla kaliteli üretim sorunu çözülmüş ve barut ihracatına dahi başlanmışsa da, istikrar sağlanamamasıyla birlikte zamanla tekrar ithalata yönelinmiştir.[55]

Tersaneler

Osmanlı döneminde İstanbul'da ilk tersanenin inşasına şehrin fethinden hemen sonra başlanmıştır. Yeni başkent İstanbul'un aynı zamanda Osmanlı denizciliğinin de üssü ve merkezi olarak gelişmeye uygun bir yapıda olması, şehirde tersane fikrini besleyen en önemli neden olmuştur. Bu doğrultuda fetih sonrasında Kasımpaşa Deresi'nin Hasköy tarafında gemi inşasına imkân tanıyacak şekilde birkaç oda, cami ve divanhaneden (deniz kuvvetlerinden sorumlu kaptanpaşanın makam odası) ibaret ilk tersane kurulmuştur. XVI. yüzyıl başlarında iktisadi olduğu kadar askerî ve siyasi açıdan da denizcilik ve gemiciliğin ön plana çıkmasıyla, Yavuz döneminde Galata'dan Kâğıthane Deresi'ne kadar olan bölgede Galata (Haliç-İstanbul) tersanesi olarak da bilinen Tersane-i Âmire kurulmuştur. Osmanlı'nın yıkılışına kadar donanmasının inşa ve idari merkez üssü görevini bu tersane yürütmüştür.[56]

1770'te Çeşme'de Osmanlı donanmasının neredeyse tamamına yakınının yok edilmesi, Tersane-i Âmire'nin de yeni donanma inşası için yeniden yapılandırılması ve güçlendirilmesine yol açmıştır. Fransa ve İsveç'ten getirilen gemi inşaat mühendislerinin de katıldığı bu yoğun inşa sürecinde, çürük ahşap kızaklar daha dayanıklı taş kızaklarla değiştirilirken, gemi teçhizatı için de ek atölye ve tesisler inşa edilmiştir. Tersane'yi teknolojik açıdan yenileme çalışmalarının süreklilik kazanmasıyla birlikte, II.

53 Mustafa Erdoğan, "Arşiv Vesikalarına Göre İstanbul Baruthâneleri", *İstanbul Enstitüsü Dergisi*, 1956, sy. 2, s. 120-121.

54 Birol Çetin, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Barut Sanayi 1700-1900*, Ankara 2001, s. 20-22.

55 Zafer Gölen, *Osmanlı Devleti'nde Baruthâne-i Âmire (XVIII. Yüzyıl)*, Ankara 2006, s. 32, 239-243. Ayrıca bkz. bu kitapta Zafer Gölen, "İstanbul Baruthaneleri" makalesi.

56 İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992, s. 3-7.

İSTANBUL'UN İLK BÜYÜK ULUSLARARASI FUARI: SERGİ-İ UMUMÎ-İ OSMANÎ (1863)

ERCÜMENT BALCI*





1- Sergi-i Umumî-i Osmanî'nin hatırasına hazırlanan madalyanın ön ve arka yüzü (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)

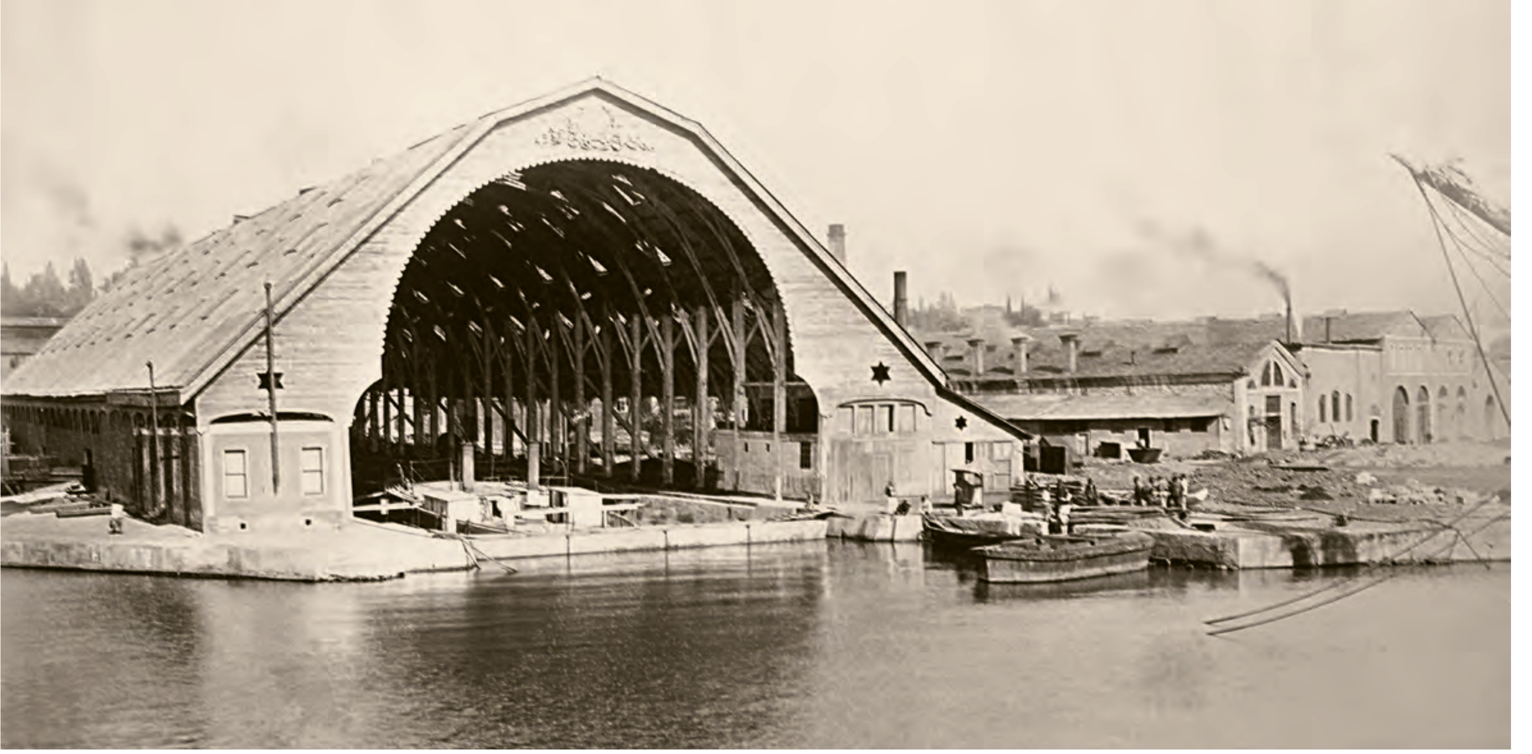
İstanbul, ticari, kültürel ve sanatsal zenginliklerin sergilendiği, tanıtıldığı âdeta büyük bir festival ve fuar alanıdır. İstanbul'un dünyanın önemli sergi ve fuar merkezlerinden biri olma yolundaki serüveni XIX. yüzyılda başlamıştır. Avrupa'da fuarlar yaygınlaşınca Sultan Abdülaziz benzeri bir fuarın İstanbul'da açılmasına karar vermiş; 1862 yılında başlayan hazırlıklar, 1863 yılı Şubat'ında Sultanahmet Meydanı'nda büyük bir fuarın açılmasıyla başarıya ulaşmıştır. 27 Şubat 1863'te açılıp 27 Temmuz 1863'te kapanmış olan Türkiye'nin ve İstanbul'un bu ilk büyük uluslararası fuarı literatürde, "Sergi-i Umumî-i Osmanî" olarak anılmaktadır. Sergi-i Umumî "Osmanlı ekonomisine rekabet gücü kazandırmak, ülkede üretim mallarının kalite, çeşit ve fiyatlarını görmek, üreticinin sorunlarını tespit etmek ve başarılı olanları ödüllendirmek" amacıyla düzenlenmiştir. Başlangıçta ülke mallarıyla sınırlı bir fuar olarak tasarlanan Sergi-i Umumî, Avrupa'nın zirai ve sınai makine ve araç-gerecinin de katılımıyla uluslararası bir fuara dönüşmüştür.

Sergi-i Umumî için Sultanahmet'te Ayasofya ile Sultanahmet camileri arasındaki meydanda yeni bir bina inşası Mustafa Fazıl Paşa'nın da ortak olduğu bir kumpanyaya ihale edilmiştir. Mimar Bourgeois ile mimar Parvillee tarafından inşa olunan bina; taş, dökme demir ve ahşaptan; üzeri camla kaplı dikdörtgen şeklinde ve 3.500 m²'ye yakın sergileme alanına sahipti. Yapı, 65 günde tamamlanmıştır. Binanın önüne yine dikdörtgen şeklinde bir de bahçe yapılmıştır. Sergi binasının ortasında yangın tulumbalarının su ihtiyacı için fıskiyeli bir de havuz yapılmıştır. Fuar binasının ileride "Çarşı-yı Osmanî" adıyla kalıcı bir çarşıya dönüştürülmesi tasarlanmıştı. Dikilitaş tarafında padişah için özel bir daire ile sergi alanında ziyaretçilerin sigara, kahve, meşrubat vs. şeyler içerek dinlenebilecekleri bir de gazino inşa olunmuştur. (Sergi alanında sigara yasağı uygulandığında tiryakiler burayı kullanmıştır.) Sergi binasıyla Sultanahmet Meydanı'nda çevre düzenlemesi için demir parmaklıklar, kaldırım taşları ve çiçeklendirme çalışmasına yüklü miktarlarda paralar harcanmıştır. Avrupa'dan gelecek buharlı makineler ve araç-gereç için ana sergi binasının arkasında, Dikilitaş ile Örme Sütun arasındaki alanda Serpantin Sütunu'nu içine alacak biçimde, ikinci bir sergi binası daha inşa olunmuştur. Bu binanın bütün masrafları Mustafa Fazıl Paşa tarafından karşılanmıştır. Sergi alanının yangına ve sair tehlikelere karşı güvenliğini özel kıyafetli polis ve tulumbacı erlerinden oluşan 300 kişi sağlamıştır.

Sergi-i Umumî-i Osmanî, 27 Şubat 1863'te Cuma namazını müteakiben Sultan Abdülaziz tarafından resmen açılmıştır. Sergi alanını gezen padişah, gördüklerinden duyduğu memnuniyetin bir göstergesi olarak, görevlilere çeşitli hediyeler ve nişanlar takdim etmiştir. Sergiyi birkaç kez daha ziyaret eden sultan, kendine ayrılmış binada iftar da açmıştır.

Sergiye cuma, pazar, pazartesi, salı ve perşembe günleri erkekler; çarşamba ve cumartesi günleri de Müslüman kadınlar kabul edilmiştir. 11 Mart 1863 Çarşamba günü Valide Pertevniyal Sultan, Şehzade Yusuf İzzeddin Efendi ve saray halkından oluşan bir heyet, sergi alanına gelerek kadınlara has günün resmî açılışını yapmış ve sergi komisyonu başkanı ile bazı görevlilere çok kıymetli hediye ve ihsanlarda bulunmuştur. Kadınlara ayrılan günlerde eşya sahiplerinden başka kimse sergi alanına kabul edilmezken; gayrimüslim kadınlar, erkeklere mahsus günlerde de serbestçe sergi alanına girebilmişlerdir. Kadınların daha çok rağbet ettikleri sergiyi beş aylık süre boyunca yüz binlerce ziyaretçi gezmiştir. Ziyaretçiler arasında

* İstanbul Üniversitesi



18- İstanbul Tersanesi (Yıldız Albümleri)

Mahmud döneminde 1834'te buhar makinesi ile çalışan bir bakır haddehanesi (büyük yassı levhaların eritildiği bölme), izleyen yıllarda ise bir demirhane ve biçkihane kurulmuş, İngiltere'den ithal edilen makinelerle modern işletme binaları da hizmete sokulmuştur. Tüm bu çabaların sonucu olarak da, İstanbul Tersanesi 1837'de Osmanlı'da ilk kez bir buharlı geminin suya indirilmesine ev sahipliği yapmıştır.[57]

Tersane-i Âmire'de çalışanları incelediğimizde, kaptanlar, şefler, muhafızlar, kılavuzlar gibi istihdamın önemli bir bölümünün askerlerden oluştuğu görülmektedir. Askerler dışında İstanbul esnaflarından çeşitli gruplar (marangozlar ve denizciler gibi) ücret karşılığı tersanede çalışırken, savaş esirlerinden de tersanenin emek talebinin karşılanmasında yararlanılmaktaydı. Bunlar, kürekçilikte çalıştırıldığı gibi, yetenekli olanları gemi inşaatında da çalıştırılmaktaydı.[58] XIX. yüzyılla birlikte, özellikle İngilizler olmak üzere yabancı çalışanlar da tersanenin bir diğer iş gücü kaynağı olarak devlet tarafından istihdam edilmişlerdir.

İstanbul zamanla Tersane-i Âmire dışında gerek kamu, gerekse özel sermayeli başka tersanelere de ev sahipliği yapmıştır. Bunlardan biri, Şirket-i Hayriye'nin 1861'de kurduğu tersaneydi. Başlangıçta sadece tamir işleri yapılan bu tersanede, ilki 1884'te ve daha sonra 1910'da yapılan kızaklarla birlikte gemi inşası için gerekli sınai kapasite de temin edilmiştir. 1911'de bir diğer tersane de Fransız sermayeli olarak İstinye'de önemli miktarda masraf yapılarak açılan *Societe Anonyme Ottomane des Docks et Ateliers du Haut-Bosphore* isimli tesisti. I. Dünya Savaşı sırasında yoğun bir şekilde kullanılan bu tersane Cumhuriyet döneminde de faaliyetlerine devam etmiştir.[59]

Tophane-i Âmire

Fetihten sonra İstanbul'da kurulan ve askerî sanayiye yönelik üretim yapan bir diğer tesis Tophane-i Âmire'dir. Tophane-i Âmire, özellikle XVI. yüzyılda, İstanbul için olduğu kadar civar bölgeler ve hatta diğer Müslüman ülkeler açısından da önemli hizmetler görmüştür. Nitekim kurumda yetiştirilen topçu ve dökücüler İstanbul'da ilk dönemlerde bu işi yapan yabancı ustaların yerine ikame edildiği gibi, İstanbul dışındaki bölgelerde düşmanlardan ele geçirilen ve yeni kurulan tophanelerde de görev yapmış ve sınai teknoloji transferine imkân sağlamışlardır. 1582 yılında olduğu gibi Özbek elçisinin konu ile ilgili yardım

57 Müller-Wiener, "15-19. Yüzyılları Arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar", s. 62-64.

58 Robert Mantran, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul,* çev. Mehmet Ali Kılıçbay ve Enver Özcan, Ankara 1986, c. 2, s. 7.

59 Müller-Wiener, "15-19. Yüzyılları Arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar", s. 84.

Avusturya ve İngiltere'den gelen çok sayıda Avrupalı da bulunuyordu. Vapur kumpanyaları, Sergi-i Umumî'ye gelecek turistler için özel vapur seferleri düzenlemişlerdi. Sergiye giriş ücretleri 5'er kuruştan 1'er kuruşa kadar değişmiştir. Sergi mahalline girişlerin kontrolünü ve ücretli geçişi sağlamak üzere konulan turnikeler, o güne kadar görülmemiş bir uygulama olmakla, İstanbul halkının ziyadesiyle dikkatini çekmiştir.

Halkın İstanbul sergisine rağbetini artırmak maksadıyla sergi sonuna kadar Muzıka-i Hümayun'un verdiği konserler, ziyaretçiler tarafından büyük bir beğeniyle karşılanmıştır. Muzıka-i Hümayun'un başında bulunan Callisto Guatelli Paşa, Sergi-i Umumî-i Osmanî için *Marche de l'Exposition* adlı özel bir sergi marşı da bestelemiştir. Sergi-i Osmanî için Marie de Launay tarafından hazırlanan bir kitap, kendi tercümesiyle *Journal de Constantinopol*'de yayınlanmış, Mösyö Lindhaym tarafından yazılan bir risale de padişaha sunulmuştur. Ayrıca sergi için şiirler yazılmış; gazetelerde çok sayıda makaleler yayınlanmıştır.

Sergi-i Umumî'ye İstanbul başta olmak üzere 13 eyalet, 22 şehirden eşya ve ürün getirilmiştir. Ayrıca, Tersane-i Âmire, Tophane-i Âmire, Feshane-i Âmire, Hereke Fabrika-i Hümayunu ürünleriyle, İstanbul'dan kaşıkçı, bıçakçı, testereci, keserci, imameci, kalıpçı, kahveci, yelkenci, muytap, miskbağcı, zenneci, kantarcı, imbikçi, işlemeci, marpuççu, peştamalcı, çulha, abacı ve debbağ esnafı iştirak etmiştir. Sergilenecek ürün ve eşyalar, gümrük ve sair vergilerden muaf tutulmuş; yol ve nakliye masrafları da devlet tarafından karşılanmıştır.

Eşyalar sergi alanında 13 ayrı bölümde sergilenmiştir. Bunlar; tarım ve orman ürünleri, maden ürünleri, silahlar, kuyumculuk işleri,





2- 1900'de Paris'te açılan Sergi-i Umumî hatırasına basılan madalyanın ön ve arka yüzü (BOA, TŞH, nr. 388)

tekstil ürünleri, ipek ve ipekböceği kozası çeşitleri, deri çeşitleri, işleme ve oyalar, dekorasyon ve müzik enstrümanları, askerî ve sivil mimari örnekleri/maket ve modelleri ve güzel sanatlara dairdi. Avrupa menşeli ürünlerden ekseriyeti, buhar gücüye çalışan makine örnekleri, çift ve harman işlerine mahsus alet ve edevat ile mobilya örneklerinden oluşmaktaydı.

Sergide en geniş yeri, tarım ürünleri almış; ağaç ve kereste numuneleri de burada teşhir olunmuştur. Göl, deniz ve kaya tuzları, mermer ve taş örnekleri; muhtelif madenlerden oluşan maden koleksiyonları ve çini örnekleri; maden ürünleri bölümünde yer almıştır.

Sergide silah bölümü oldukça geniş tutulmuştur. Silahlar Zeytinburnu Fabrika-i Hümayunu, Tersane fabrikaları ve İstanbul'daki fabrikalar ile taşra eyaletlerden gönderilmişti: Zeytinburnu Silah Fabrikası'ndan 4 top, 3 obüs 50 karabina; Tersane fabrikalarından 20 süvari tüfeği ve deniz piyade tüfeği, tunçtan kundağıyla bir deniz topu ve tabanca; Darphane başçarkçısı Waren tarafından geliştirilmiş 3 yeni tüfek modeli; çoğu İstanbul'da bulunan özel fabrikalardan 60 karabina, tüfek ve tabanca. Sergi-i Umumî'de ateşli silahların yanı sıra İstanbul'dan özel fabrikalardan 100'den fazla kılıç sergilenmişti. Sergide teşhir edilen silahlar arasında kalitesiyle en çok dikkati çeken, Zeytinburnu Fabrikası üretimi yivli top numuneleriydi. Yine aynı fabrikadan İngiliz ve Fransız modellerine göre imal edilmiş karabina tüfekleri, Miralay Fazlı Bey tarafından tasarlanmış küçük bir siper tüfeği, miğfer ve çelik zırhlar yer almaktaydı. Tersanedeki fabrikalardan ise kısa namlulu ve deniz tüfeklerinden 20 tane ilgi çekici silah yer almaktaydı. Hepsi sade ve pratik olan bu eşyalar, Tersane'de keşfedilen bir sisteme göre yapılmıştı. Kuyumculuk sanatı örnekleri özel dolaplar içinde Hazine-i Hümayun'dan gönderilen değerli zümrütler, pırlantalar, gerdanlıklar, küpe ve bilezikler, kemerler, çeşitli kılıçlar, çubuklar ve ayrıca hazineden meskûkât ve madalya örnekleri ile birlikte sergilenmiştir. Sergideki en zengin koleksiyonlar tekstil ürünleri bölümünde bulunuyordu. Eşyaların büyük bir kısmını iki devlet fabrikası olan Basmahane ve Feshane mamulleri oluşturuyordu. Basmahane'den gelen 500 kalem dokumadan 100 kadarı gömleklik ve kadın elbisesi yapımında kullanılan Avrupa'daki örneklerine göre imal



19- Tophane-i Âmire (Melling)

talebi sonrası bir topçu ustasının gönderilmesi de, Tophane-i Âmire'nin ülke sınırları dışında sunduğu hizmetlere bir örnektir.[60] Top ve tüfek üretiminde zamanla Avrupa teknolojilerinin gerisinde kalınması, 1790'larda III. Selim döneminden başlayarak İstanbul'da her türlü silah üretimiyle birlikte top dökümü ve tophanelerin de Avrupa'dan getirilen makine ve iş gücü ile modernleştirilmesi fikrini doğurmuştur. Eski üretim binaları yenilenirken, İngiltere ve Fransa'dan yeni makineler ithal edilmiş, Fransa, İspanya, İngiltere, İsveç, Belçika ve Prusya gibi çeşitli Avrupa ülkelerinden bu alanda uzman kişiler getirilerek istihdam edilmiştir.[61]

Avrupa'nın değişen ateşli silah teknolojileri karşısında zamanla geri kalmış olsa da, bünyesinde barındırdığı bir top fabrikası, bir tüfenkhane, bir tüfek namlu imalathanesi, bir marangozhane ve çeşitli silah ambarları ile birlikte Tophane-i Âmire, Osmanlı'nın son dönemlerinde de ülkenin en önemli askerî sanayi işletmelerinden biri olarak faaliyetlerini sürdürmüştür.[62]

Tekstil Sanayi ve Diğer Alanlardaki İmalathaneler

Osmanlı İstanbul'u sanayisi için fabrikalar yüzyılı olarak da nitelendirebileceğimiz XIX. yüzyıl öncesindeki dönemlerde, imalathaneler sadece askerî sanayi için değil, kâğıt üretimi, tekstil sanayi ve inşaat sanayi gibi alanlarda da üretim yapmıştır. Gerek devlet gerekse özel teşebbüs tarafından işletilen imalathanelerin faaliyette bulunduğu bu alanlar içinde, dönemin sınai üretim açısından öne çıkan tüm şehirleri için olduğu gibi, İstanbul'da da tekstil sanayi görece büyük çaplı üretim birimlerine ev sahipliği yapan sektör olmuştur.

Tekstil sanayi için bu tarz imalathanelerin Osmanlı'daki varlığını 1600'lü yıllardan itibaren izleyebilmekteyiz. Bu dönem için İstanbul'da, padişah

60 Salim Aydüz, *Tophâne-i Âmire ve Top Döküm Teknolojisi*, Ankara 2006, s. 40-41.

61 Stanford J. Shaw, *Eski ve Yeni Arasında: III. Selim Yönetiminde Osmanlı İmparatorluğu*, çev. Hür Güldü, İstanbul 2008, s. 187-189.

62 Ahmed Muhtar, *Muhteriât-ı Cedîdeden Çapı Büyük Serî' Ateşli Toplar*, İstanbul 1309 (1893-1894), s. 55.

edilmiş desenli alacalardı. 60 civarındaki emprime çeşitleri ise masa örtüsü, perde ve elbiselik olarak kullanılıyordu. Diğer numuneler arasında yünlü ve pamuklu çoraplar, eldivenler, ağartılmamış pamuktan mamul "Amerikan" denilen dokumalar bulunmaktaydı. Feshane'den ise 300 kalem eşya gönderilmişti. Bunların ekseriyetini başta yünden dokunmuş kaliteli kumaşlar olmak üzere ince askerî kumaşlar, ordu mensuplarının giyecekleri için kullanılan kırmızı, siyah veya mavi renkli dokumalar, örtüler, kuşaklar ve çadır kumaşları ile fesler teşkil ediyordu. Bunun yanında Lübnan malı renkli ipekten yapılmış işlemeli kuşaklar; Halep telli ve çiçeklileri; Beyrut, Şam, Bağdat ve Diyarbakır'dan kumaş örnekleri; Bursa'dan futa, kutnu, kemha, lima, atlas vesaire kumaş çeşitleri ve ayrıca muhtelif bölgelere ait yünlü dokumalar, başörtüleri, çoraplar, çeşitli kalın ve ince kumaşlar, perdelik kumaşlar, basma ve kadife çeşitleri, sırma ve ipek işlemeli kumaşlar, başlıklar; çeşitli yazma ve yemeniler, yün numuneleri, halı, kilim ve seccade çeşitleri serginin tekstil bölümünde yer almaktaydı. İşlemeli kumaşların önemli bir kısmı İstanbul üretimi olup altın ve gümüş pullar veya sırma tellerle yapılmıştı. Bu numunelerin önemli bir kısmı Mgr. Hassoun'un müdürü bulunduğu Ermeni Katolik Kız Mektebi öğrencilerinin el işlerinden oluşuyordu.

Deri ve post işlerine ait numuneler içinde Beyoğlu Kışlası Atölyesi'nde imal edilmiş deri potinler Sultan Abdülaziz'in takdirini kazanmıştır. Dekorasyon ve müzik enstrümanları içinde, ipekten ve balmumundan imal edilmiş çiçekler ile yabancı menşeli müzik aletlerine yer verilmişti. Askerî ve sivil mimari örnekleri içinde Galata Köprüsü modeli, Beylerbeyi Sarayı Mabeyn Dairesi modeli yer almaktaydı.

Avrupa'dan getirilen ürünler arasında; İngiltere'den çift aletleri, sap toplamaya yarayan tarak, tohum ekme makinesi, tırpanlar, dövenler, harman makineleri, hububat ayıklama makineleri, saman kıyma makineleri, çırçır makinesi, çıkrık, un değirmenleri, makaralar, inek sağmaya yarayan süt makineleri, tekerlekli yangın tulumbaları, el arabaları ve kahve değirmenleri yer almaktadır. Harman makinelerinin bir kısmı insan ve hayvanlardan sağlanan kas gücüyle, bir kısmı ise buhar gücüyle çalışmaktadır. Fransa'dan gelen ürünler arasında mobilyalar öne çıkarken, Avusturya'dan Viyana menşeli mallar arasında, demirden imal edilmiş para kasaları ve şerit makineleri öne çıkmaktadır.

Sergilenen eşyalar fuar süresince satılmış ve kapanıştan sonra yeni sahiplerine teslim edilmiştir. Satılamayan eşyalar için ağustos başından itibaren pazartesi ve çarşamba günleri müzayede yoluyla; geri kalan ürünler ise Galata'da ve İstanbul'un muhtelif mağazalarında satışa sunulmuştur. Avrupa'dan getirilen ziraat aletleri Ferhad Paşa ve Oltanice çiftliklerinde, padişahın huzurunda denenmiş; beğenilenler, numune ve model teşkil etmek üzere Darülfünun binasına nakledilmiş ve buradan 13 çeşit eşya Ahmed Vefik Efendi tarafından Bursa'ya, diğerleri ise hazinece satın alınarak Emlak-ı Hümayun çiftliklerine götürülmüştür.

Üç aylığına açılmış olan Sergi-i Umumî-i Osmanî, halkın rağbeti ve ilgisi yüzünden 5 ay açık kalarak 1863 yılı Temmuz ayında kapanmıştır. Sergide 1.250 adet "Sergi-i Umumî-i Osmanî Hirfet Sanat Ticaret Madalyası" ile "Sergi-i Umumî-i Osmanî Ziraat ve Sınaat Madalyası" ve 21 adet de Mecidiye Nişanı dağıtılmıştır. Sergi hasılatı masraflarının ancak 1/5'i nispetinde kalmış olduğundan aradaki fark Sultan Abdülaziz tarafından karşılanmıştır. Serginin maliyeti yüksek olmakla birlikte, Osmanlı Devleti'nin bu çapta büyük bir fuarı başarıyla gerçekleştirmiş olması ve bu sayede devlet adamlarının, halkın, esnafın ve çiftçilerin ülkede ve dünyadaki gelişmelerden haberdar olmasını sağlaması açısından başarılı olmuştur. Sergi-i Umumî için Sultanahmet'te yaptırılan ve ileride kalıcı bir çarşıya dönüştürülmesi düşünülen binalar, sergiden birkaç yıl sonra, maalesef yıktırılarak malzemeleri müzayede yoluyla hurda fiyatına satılmıştır.

KAYNAKLAR

Gültekin, M. Edip, "Sergi-i Umumî-î Osmani (1863 İstanbul Sergisi)", mezuniyet tezi, İstanbul Üniversitesi, 1982.

Kasap, Sevilay, "Sergi-i Umumî-i Osmanî, 1863", yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi, 2003.

Önsoy, Rifat, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Katıldığı İlk Uluslararası Sergiler ve Sergi-i Umumî-i Osmanî", *TTK Belleten*, 1984, c. 47, sy. 185, s. 195-235.



20- Erkeci esnafı (İntizâmî)

ve himayesindekilerin giyecek ihtiyacının karşılanması amacıyla terziler ve dolamacıların istihdam edildiği, yaklaşık 500 kişilik çalışan kadrosuna sahip küçük imalathaneler faaliyet hâlindeydi. Yine aynı dönemde Ayasofya civarında, devlet adamlarının giyim ihtiyaçları için üretim yapan 40 kadar sarıkçının istihdam edildiği atölye de, dönem İstanbul'unun nispeten büyük çaplı bir diğer üretim merkeziydi.[63]

1700'lü yıllar ise tekstil sanayiinde çok sayıda imalathanenin faaliyete başladığı bir dönem olmuştur. Bu doğrultuda ilk olarak 1708 yılı başlarında Selânik'ten getirilen 38 usta ve dokumacılıkta bilgili olduğu öğrenilen tersane zindanındaki beş Fransız esirden yararlanılarak İstanbul'da devlet öncülüğünde bir yünlü dokuma atölyesi kurulmuştur. Üretilen mallarda istenen kalitenin yakalanamaması ve maliyetin yüksekliği nedeniyle bu ilk girişim başarısız olmuştur. Daha sonra devletin bu girişimine müteşebbis olarak gayrimüslim bir Osmanlı vatandaşının da ortak olmasıyla birlikte Polonya'dan getirilen makine ve ustalarla üretime tekrar başlanmıştır. Bu ikinci girişim ilkine nazaran daha uzun ömürlü olmuş ve atölye 1732'ye kadar faaliyette kalmıştır. Ancak söz konusu yıl, ham madde sıkıntıları, Avrupa mallarına nazaran üretimin pahalılığı gibi nedenlerle atölye üretime son vermiştir. Tekstil sanayiinde İstanbul merkezli bir diğer devlet girişimi, 1720 yılında Sakız'dan getirilen ustaların istihdam edildiği bir ipekli dokuma atölyesi olmuştur. Devlet yöneticilerinin ihtiyaçları dışında piyasa için de üretim ve satış yapan bu atölye 1760'lara kadar başarı ile faaliyetine devam etmiştir. Ancak bu tarihten sonra atölyenin faaliyetlerine dair bir kayıt tespit edilememiştir. Bir diğer girişim olarak tersane bünyesinde 1709 yılında kurulan Yelkenbezi Manifaktürü ise, savaşlarla birlikte artan ve savaş sonrası azalan bir üretim hacmine sahip olmuştur. Üretimin en önemli alıcısının devlet olması ve devletin de düşük fiyatlar vermesi nedeniyle firma her ne kadar kâr etmekten uzak olsa da, buna rağmen yüz yıldan daha uzun süre ayakta kalarak devlet sermayesi ile meydana getirilen benzerleri arasında İstanbul'un en uzun ömürlü sınai işletmelerinden biri olmuştur.[64]

1718'de kurulan Çini İmalathanesi, 1720 civarında kurulan Basma İmalathanesi ve Boyahane ile 1723'te kurulan Kemha ve Diba İmalathanesi de, 1700'lü yılların başlarında İstanbul'da kurulan diğer imalathaneler olmuştur. Bu son imalathaneler devlet tarafından kurulmuş ve belirli şartlarda esnafa kiralanarak devredilmiştir. Yukarıda değindiğimiz diğer sınai üretim tesisleri ile birlikte aynı dönemlerde kurulan bu imalathanelerin tamamı, İstanbul sanayisinin çehresine yeni bir soluk getirdiği gibi, aynı zamanda Osmanlı iktisadi politikalarında da bir değişikliğe işaret etmekteydi. Nitekim İstanbul merkezli bu yeni sınai yapılanma, ilk defa ithal ikamesine yönelik bir sanayi yaratılması çabası anlamına da gelmekteydi.[65]

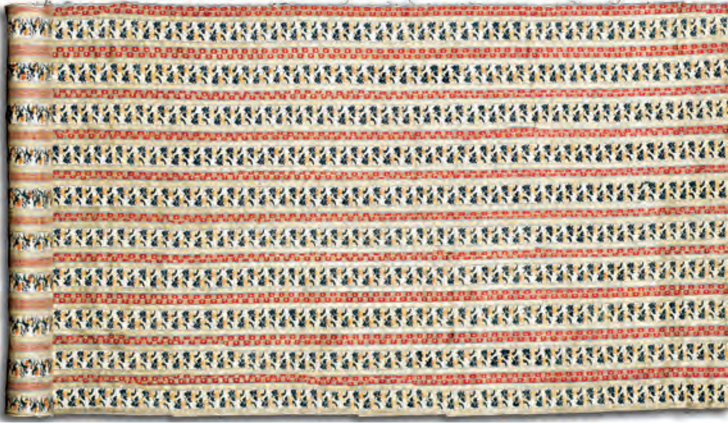
Tekstil sanayiinin İstanbul'da önemli bir piyasa ve müşteri kitlesine sahip olması, devlet dışında özel iktisadi teşebbüslerin de çeşitli atölyeler kurarak üretim yapmalarını cezbetmiştir. İmparatorluğun son yıllarında İstanbul'da elbise, çamaşır, kravat, gömlek, şapka ve şemsiye imalatı yapan Karakaş, Selliyan, Anjel, Margarit ve Sigala gibi ticarethanelerin kendilerine ait imalat atölyeleri vardı. Bunlar dışında Orosdi-Back Ticarethanesi'nin 60 civarında işçi istihdam ettiği şemsiye atölyesi, Haim Yeşula adlı bir girişimciye ait gömlek ve kravat fabrikası ve 1917 itibarıyla faaliyette oldukları tespit edilen 50 civarında işçi çalıştıran orta büyüklükteki ayakkabı atölyeleri de İstanbul tekstil sektörünün diğer

63 Mantran, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, s. 14.

64 Genç, "18. Yüzyılda Osmanlı Sanayii", s. 109-123.

65 Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul 2005, s. 257-258.





21- İstanbul çatması (üstte solda) ve Selimiye kumaşı (İBBŞM-TSM)

Geleneksel zanaat üretimi dışında kalan alanlardan birisi olarak gıda sektöründe faaliyet gösteren İstanbul değirmenleri de sınai faaliyet açısından değinilmesi gereken önemli üretim birimleriydi. Ekmek gibi unlu mamuller imalatı için gerekli hububatın öğütülerek un hâline getirilmesinde yararlanılan değirmenler, kullandıkları enerjiye göre at değirmeni, su değirmeni ve yel değirmeni şeklinde sınıflandırılmaktaydı. Bu değirmenler içinde İstanbul'da genellikle birincisi, yani at değirmenleri tercih edilmiştir. Daha 1500'lü yıllardan itibaren devletin de teşvikiyle, İstanbul suriçi, Eyüp, Galata ve Üsküdar'da bulunan ekmek fırınlarının çoğu kendi değirmenine sahip olmuştur. Nüfusun artmasına paralel olarak İstanbul'daki değirmen sayısı da zamanla artmış ve 1763 yılında toplam 349 değirmen, 1.500 değirmen taşıyla üretim yapmıştır.[68]



22- Tophane işi tabaklar (İBBŞM)





23- "Eser-i İstanbul" yazılı mamuller (İBBŞM)

XVII. yüzyıl ortaları için yaklaşık 1.500 kişinin istihdam edildiği Darbhane-i Âmire,[69] şehrin suyolları ve dağıtım kanallarının yapımı için gerekli su künklerini imal eden Ayasofya civarındaki bir atölye ve 1805 yılında teknolojisi Avrupa'dan ithal edilerek üretime başlayan Kâğıthane, İstanbul'un tekstil ve gıda sanayi dışında kalan alanlarındaki imalathanelerden bazılarıydı. Bunlardan Kâğıthane dönem dönem tamir edilmiş ve yeni makinelerle güçlendirilmişse de başarılı

66 Gündüz Ökçün (haz.), *Osmanlı Sanayii 1913-1915 İstatistikleri*, İstanbul 1984, s. 10-11.

67 Elif Süreyya Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Yenileşme ve Buhar Makineleri*, İstanbul 2010, s. 128-129.

68 Salih Aynural, *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları; Zahire Ticareti (1740-1840)*, İstanbul 2002, s. 85-90.

69 Ömerül Faruk Bölükbaşı, "XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Darbhâne-i Âmire", doktora tezi, Marmara Üniversitesi, 2010, s. 9-10.



24- Feshane (Yıldız Albümleri)

bir faaliyeti olamamıştır. 1836 yılındaki İstanbul seyahatinde İngiliz Miss Pardoe, “Hünkâr İskelesi mevkiinin arkasında sıra tepeler vardır. Bu tepelerin sol tarafında büyük bir kumaş fabrikası ile bir kâğıt imalâthânesi bulunmaktadır... Sultan II. Mahmud’un getirdiği muazzam makinelerle işlerler... fakat bu makineler yıprandıkça işler durmuştur.”[70] demekte ve Beykoz Kâğıthanesi için olduğu kadar, sanayileşme çabaları ve sonrasında İstanbul’da kurulacak çok sayıda fabrika için de en temel sorunu dile getirmekteydi. Bu sorun da, kurulacak sınai işletmeler için büyük masraflar yapılarak Avrupa’dan ithal edilen teknoloji, uzman iş gücü ve yeni makinelerin bir türlü Osmanlı sınırları içinde üretilememesi, bu nedenle teknoloji ithalatına bağımlı kalınmasıdır. Bu bağımlılık da, bir imalathane veya fabrika kurulduktan kısa süre sonra yeni makineler ithalinin zorunlu hâle gelmesiyle tekrar büyük masraflar altına girilmesi anlamına gelmekte ve maliyetlerin yüksek kalmasına yol açmaktaydı.

XIX. YÜZYIL İSTANBUL’UNDA FABRİKALAR ÖNCÜLÜĞÜNDE SANAYİLEŞME ÇABALARI

İnsan yaşamının yazılı belgelere geçmiş tarihindeki en köklü dönüşüm olarak nitelendirilen Sanayi Devrimi, iktisadi açıdan sadece bu devrimi gerçekleştiren ülkeleri olumlu etkilememiş, belki onlardan daha da fazla olarak bu devrimi gerçekleştiremeyen ve sanayileşme serüveninde geç kalan ülkeleri olumsuz etkilemiştir. 1815’te Napoléon devrini takip eden dönemlerde Avrupa mallarının doğuya akışının hız kazanmasıyla birlikte, Osmanlı toprakları ve beraberinde İstanbul piyasaları da bu sürecin dışında kalmamıştır.

XIX. yüzyıla gelindiğinde iktisadi açıdan Avrupa karşısında yaşanan gerilemenin giderilmesi için sanayileşmenin bir çözüm yolu olarak değerlendirilmesi, sanayileşmenin yolunun da fabrikalar açılmasından geçtiği kabul edilince, Osmanlı’da çok çeşitli üretim alanlarına yönelik bu tarz büyük çaplı üretim birimleri kurulmaya başlanmıştır. Kuruldukları mekânlar açısından ele aldığımız takdirde, fabrikalar öncülüğünde sanayileşme çabalarının ilk olarak İstanbul’dan başlatıldığını ve çoğu devlet fabrikasının Avrupa’dan getirilen makine ve teknoloji ile İstanbul’da üretime başladığını görmekteyiz. Zamanla özel teşebbüs sermayesiyle üretim yapan fabrikaların da sanayi hayatında filizlenmeye başlamasıyla, başkent İstanbul, devlet ve özel sermaye öncülüğündeki yeni dönemin sanayileşme girişimlerinin de başkenti olarak kabul edilmiştir. Aşağıda bu dönemle birlikte kurulan devlet ve özel fabrikaları, bu fabrikaların üretim alanları ve karşılaştıkları sorunları, fabrika üretim tarzının mesleki eğitim gibi alanlarda yol açtığı kurumsal değişiklikleri ele alacağız.

Devlet Fabrikaları

Fabrikalar öncülüğünde sanayileşme çabalarının ilk girişimleri devlet öncülüğünde İstanbul merkezli olarak gerçekleştirilmiştir. Bu doğrultuda kapsamlı ve oldukça masraflı yatırımlara girişilerek Batı’nın iktisadi meydan okuyuşuna karşı hamleler yapılmıştır. 1840’lar öncesinde, hatta XVIII. yüzyıl sonlarında III. Selim döneminde de benzer faaliyetlere girişildiğini ve sanayileşme

70 Adnan Giz, “İstanbul’da İlk Sınaî Tesislerin Kuruluş Yılı: 1805”, *İstanbul Sanayi Odası Dergisi*, 1968, c. 2, sy. 23, s. 26.

çabalarının sadece 1840'lar sonrasına mahsus olmadığını da belirtmek gerekir. Nitekim (yukarıda baruthaneler, tophaneler kısmında da belirttiğimiz gibi) 1790'larda top, barut, gülle vb. malzeme imalatında kullanılmak üzere Avrupa yöntem ve teknolojisi ithal edilmiştir. Tekstil sektöründe kurulan ilk modern fabrika olarak makine ve su kuvvetiyle işleyen Beykoz'daki çuha fabrikası (1805) ve aynı bölgedeki kâğıt fabrikası, 1827'de Eyüp civarında kurulan bir iplik eğirme fabrikası, 1830'ların başlarında Beykoz'da kurulan deri tabakhanesi ve ayakkabı imalathaneleri vb. girişimler bu ilk sanayileşme girişimlerinin somut sonuçları olmuştur.[71] Makineleri İngiltere ve Belçika'dan ithal olunan ve 1835 yılında Haliç kenarında kurulan Feshane ise sanayi hayatında âdeta yeni bir başlangıcın simgesi hâline gelmiştir.[72] Avrupa tarzı sanayileşme çabalarına yönelik bu ilk girişimlerin temel özelliği devletin ihtiyaçları ve askerî malzeme üretimine yönelikken, Feshane ile birlikte piyasalar için de üretim yapılmaya başlanmıştır.

1839 yılında Tanzimat'ın ilan edilmesini izleyen dönemle İstanbul merkezli olarak kapsamlı bir sınai yatırım hamlesine girişilmiştir. Kırım Savaşı'na kadar sürecek bu dönemde yatırımlar için coğrafi bölge olarak İstanbul'un batısında Edirne yolu ile Marmara sahili arasında Yedikule surlarından Küçükçekmece'ye kadarki kısım seçilmiştir. 1842'den itibaren bu bölgede kurulan zirai ve sınai üretim tesisleriyle âdeta bir "sanayi parkı" oluşturulmuştur. Bu sanayi yatırımlarının ham madde tedarikinin önemi de hesaba katılarak, yabancı jeolog ve maden mühendisleri getirilmiş, yapılan araştırmalar sonrası Adalar ve Maltepe bölgelerinde demir cevheri, İstanbul'un batı tarafından ise kireç taşı çıkarılmaya başlanmıştır.[73] Beykoz'da kurulan Tabakhane (1841), Feshane'ye ilave edilen yün dokuma imalathanesi kısmı (1843), Darphane'ye yerleştirilen buharlı baskı makineleri (1843), Beşiktaş'ta kurulan demir döküm fabrikası (1844), Avrupa'dan ithal edilen teknolojisi ve makineleri ile modern bir üretim merkezi olarak 1843'te inşasına başlanan Zeytinburnu Demir Fabrikası, Veliefendi Basma Fabrikası (1848) ve tersanenin dokları için pompalar üretmesi amacıyla 1840'larda kurulan Yalıköşkü Makine Fabrikası bu dönemde kurulan sınai işletmelerin bazılarıydı.

Sanayileşme çabalarına ev sahipliği yapan İstanbul'da kurulan bu ilk dönem fabrikalarının geneli devlet girişimi olup "fabrika-i hümayun" sıfatıyla açılan bu üretim birimleri sayesinde Osmanlı sanayisi için bir model oluşturulabilmesi hedeflenmiştir. Zamanla fabrikaların bazıları kapanmak zorunda kalırken, diğer bazıları ise üretim sahasını da değiştirebilecek şekilde faaliyetlerine devam etmiştir. Bunlardan birisi olan Beykoz'daki Tabakhane, yine ordunun ihtiyaçlarını karşılayacak şekilde genişletilerek bir ayakkabı fabrikasına dönüştürülmüştür.[74]

Açılan fabrikalar yanında, şehre çok sayıda Avrupalı usta getirilmiş, aynı zamanda yurt dışına da öğrenci ve işçiler gönderilmiştir. Üretime başladıktan sonra Feshane'de 16 ayda yetiştirilen usta, kalfa ve işçi sayısının 300 civarında olması, bu politikanın olumlu değerlendirilebildiğini de göstermekteydi. Fabrikalarda çalışacak yerli usta, memur ve işçilerin çeşitli ödüllerle teşvik edilmesi, askerlik zamanı gelen işçilerin de askerlik görevini bulunduğu fabrikada çalışarak yapması gibi muafiyetler de yeni sanayileşme hamlesine verilen önemin göstergeleriydi.[75]

XIX. yüzyılın ilk yarısındaki bu fabrikalar ve sanayileşme girişimleri, 1870'lerde yaşanan mali bunalım neticesinde devletin iflas etmesi sonrası bir durgunluk sürecine girmiştir. Gümrük mevzuatının değişmesi ve yeni fabrikalar kanununun çıkarılmasıyla birlikte 1880'lerde tekrar devlet fabrikaları kurulmaya başlanmıştır. Bu doğrultuda ilk yeni tesis, 1884'te döneminin modern standartlarına uygun şartlarla ve tüm işçileri yabancı olacak şekilde Paşabahçe'de kurulan cam fabrikası olmuştur. Tüm makineleri ve teknolojisinin ithal olması nedeniyle bir süre zararına çalışan fabrika, zamanla gelir gider dengesini sağlayarak kâra geçmiştir. 1890'larda II. Abdülhamid'in teşebbüsüyle kurulan Yıldız Porselen Fabrikası da Fransa'da eğitim görmüş personeliyle başarılı bir üretim süreci izlemiş, Meşrutiyet sonrası 1908-1912 arasında kapalı kalmışsa da sonraları tekrar faaliyete başlamıştır. Ancak aynı iyi gidişat, 1886'da Beykoz'da kurulan Hamidiye Kâğıt Fabrikası için geçerli olmamış ve yetersiz planlama nedeniyle bu fabrika başarısız bir girişim olarak kapanmak zorunda kalmıştır.[76]

71 Edward Clark, "Osmanlı Sanayi Devrimi", *Osmanlılar ve Batı Teknolojisi Yeni Araştırmalar Yeni Görüşler*, haz. Ekmeleddin İhsanoğlu, İstanbul 1992, s. 38-39.

72 Önder Küçükerman, *Türk Giyim Sanayii Tarihindeki Ünlü Fabrika "Feshane" Defterdar Fabrikası*, İstanbul 1988, s. 15.

73 Clark, "Osmanlı Sanayi Devrimi", s. 42.

74 Müller-Wiener, "15-19. Yüzyılları Arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar", s. 73.

75 Tevfik Güran, "Tanzimat Döneminde Devlet Fabrikaları", *150. Yılında Tanzimat*, Ankara 1982, s. 236-239.

76 Müller-Wiener, "15-19. Yüzyılları Arasında İstanbul'da İmalathane ve Fabrikalar", s. 81-83.



25- Asit ve eter fabrikaları (Yıldız Albümleri)

Ülke geneline yönelik hazırlanan 1897 istatistiklerinden, aynı yıl kurulmuş ve 201 işçiye sahip Osmanlı Kibrit Fabrikası (1897), İstinye Buz Fabrikası (1887), Karamürsel Şayak Fabrikası (1885), Dersaadet Osmanlı Tenvir (Aydınlatma) Şirketi (1888), Dersaadet Su Şirketi (1882) ve Üsküdar-Kadıköy Su Şirketi'nin İstanbul'da faal hâldeki diğer sınai işletmeler olduğu anlaşılmaktadır. Buhar makinesi ve diğer enerji kaynaklarıyla çalışan değirmenler, un fabrikaları ve tütün üretimine yönelik Cibali Reji Fabrikası ve İstanbul Reji Fabrikası da gıda sanayiinde faaliyette bulunan İstanbul merkezli diğer dikkat çeken sınai işletmelerdi.[77]

Özel Fabrikalar

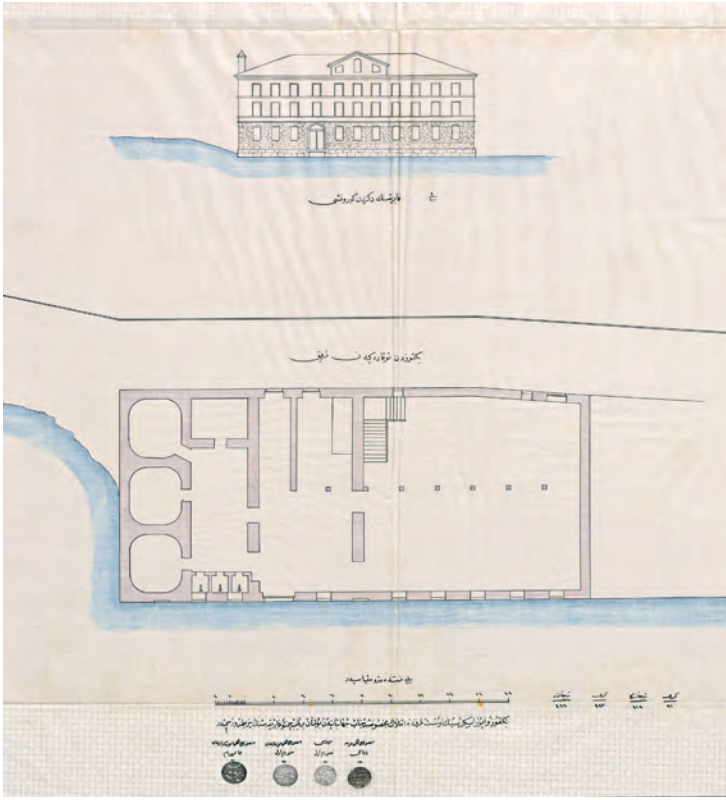
XIX. yüzyıl İstanbul'u, çok sayıda işçi çalıştıran fabrikalar kurulması açısından sadece kamuya değil, aynı zamanda özel sermayeye de ev sahipliği yapmıştır. Bu dönemde yerli ve yabancı sermaye öncülüğünde çeşitli alanlarda üretim yapan özel fabrikalar faaliyete başlamıştır. Bu fabrikaların ilki, 1850 yılında *Basmahane* adıyla kurulan Bakırköy Fabrikası'dır. Önceleri el dokumacılığı ve el basmacılığı ile üretim yapılan Basmahane, karşılaşılan işletme güçlükleri giderilemeyince 1860 yılında Hazine-i Hassa'ya devredilmiş ve kamuya ait hâle gelmiştir. 1921 yılına dek ordunun çeşitli kumaş ihtiyaçlarını karşılamak üzere üretimini sürdüren fabrika, Bakırköy Pamuklu Müessesesi adıyla Cumhuriyet döneminde de üretime devam eden uzun ömürlü bir sınai kuruluş olmuştur. 1880'li yıllarla birlikte, İstanbul sanayisinde faaliyette bulunan özel sermayeli fabrika sayısında önemli bir artış yaşanmıştır. Bu fabrikalardan 1885'te Paşabahçe'de kurulan "Modiano Şişe Fabrikası" 300'e yakın işçisiyle şişe, lamba, sürahi, nargile vb. ürünler üretirken, aynı yıllarda Hasköy'de kurulan bir diğer fabrika olan şişe fabrikası ile benzer bir akıbete uğramış ve yabancı sermaye ile rekabet edebilecek düzeye gelemediği için kapanmıştır.

İngiliz-İsviçre sermaye ortaklığı altında Kartal'da üretime başlayan konserve fabrikası, Beykoz'da İngiliz sermayeli bir kâğıt fabrikası, 1891'de Bomonti'de kurulan bira fabrikası, 1896'da Fransız sermayesi ile Paşabahçe'de kurulan mum ve stearin[78] fabrikası, 1898'de Monsieur Tavernier'in Küçükçekmece'de kurduğu İngiliz sermayeli Osmanlı Kibritleri Anonim Şirketi XIX. yüzyılın sonlarında İstanbul'da faaliyette bulunan özel sermayeli fabrikaların bazılarıydı. Bira fabrikası gibi uzun süre ayakta kalan işletmeler dışında, bu kuruluşların geneli yabancı mallarla rekabet edemediği ve teknolojilerini yenileyemediği için zamanla kapanmak zorunda kalmışlardır.

1888 yılında İngiliz-Fransız bir ailenin Yedikule'de kurduğu bir iplik fabrikası ise, ucuz iş gücü ve vergi muafiyeti gibi avantajlardan yararlanarak 1897'ye gelindiğinde İngiliz ürünleriyle rekabet edebilecek seviyeye gelmiştir. Bulgaristan, Mısır, Hindistan ve ABD gibi dünyanın dört bir tarafındaki pazarlara ihracat yapabilme başarısı gösteren fabrika, 1900'de haftanın sadece 2 günü çalışacak şekilde bir gerileme yaşamış, hemen ertesi yıl

77 Tevfik Güran (haz.), *Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı: 1897,* Ankara 1997, s. 261-262, 271-273.

78 *Stearin:* Mumların şekil alması ve yanabilme özelliğini kolaylaştıran bir maddedir.



26- Beykoz vapur iskelesinin üst tarafında padişahın özel mülkü üzerinde bulunan Çimento Fabrikası'nın planı (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

1901'de ise üretim patlaması yaşayarak oldukça aktif bir vaziyete bürünmüş ve üretim miktarı ve başarısı yıldan yıla dalgalanacak şekilde faaliyetlerine devam etmiştir.[79] Osmanlı cam sanayiinin önemli kuruluşlarından biri olarak 1899'da bir İtalyan Yahudisi'nin Beykoz'da kurduğu *Fabrica Vetrami di Modiano Constantinopoli* ise, 1910'lar sonrasına kadar devam ettirdiği üretim faaliyetlerini, ithal mallarla rekabet edemediği için I. Dünya Savaşı sırasında durdurmak zorunda kalmıştır.[80]

Yukarıda bahsettiğimiz devlet fabrikalarının birçoğu ile birlikte bu özel sermayeli fabrikaların da maliyet ve üretim açısından istikrarı sağlayamamaları ve faaliyete başladıktan kısa süre sonra kapanmak zorunda kalması, İstanbul merkezli fabrikaların genelinin karşılaştığı en olumsuz gelişme olmuştur. Nitekim sanayileşme hedefinin sağlanabilmesi için çok sayıda fabrika kurulmuş, ancak sayısal anlamda yaşanan bu gelişmeye kalitatif, yani niteliksel açılımlar eşlik ettirilemeyince pek çok girişim başarısızlığa mahkum olmuştur. Tüm bu fabrikalar için en önemli ortak sorunlar, sermaye ve vasıflı iş gücünden yoksunluk, ham madde yetersizliği ve yeni teknoloji üretilememesi olmuştur. Sanayi teknolojisi ithal edilerek ve büyük çaplı harcamalar yapılarak kurulan fabrikalar, belli bir zaman geçtikten sonra teknolojileri yenilenemediği ve geliştirilemediği için rekabet güçlerini kaybetmiştir. Teknolojinin sürekli ithalat yoluyla yenilenmeye çalışılmasının oldukça maliyetli olması, bir müddet sonra fabrikaların kapanmasına ya da özellikle devlete ait fabrikalar için olduğu gibi verimsiz ve yüksek maliyetle de olsa üretime devam etmelerine neden olmuştur.

Bu eksikliklerin farkında olan devlet yönetiminin aldığı çok sayıda tedbirlerden biri de, iktisadi hayata olduğu kadar toplumsal hayata bakan yönüyle de oldukça önem arz eden eğitim politikalarındaki değişiklik olmuştur. Osmanlı sanayisi ve İstanbul fabrikaları için en önemli eksikliklerden birisi olan vasıflı iş gücü açığının kapatılmasını hedefleyen bu politika değişikliğinin sonuçları, 1840'lardan itibaren çok farklı alanlarda kurulan mesleki eğitim okullarıyla kendisini göstermiştir. Aşağıda sanayi hayatına yönelik kurulan İstanbul merkezli mesleki okulların gelişimi ve sonuçlarını değerlendireceğiz.

Mesleki Eğitimin Kurumsallaşması ve İstanbul'da Sanayi Mektepleri

Sanayi Devrimi ve bu devrimin diğer ülkelerle birlikte Osmanlı'da da hissedilmeye başlandığı XIX. yüzyıl, sanayi hayatına yönelik iş gücü yetiştirme politikalarının da köklü bir değişiklik yaşamasına neden olmuştur. Önceki dönemler için esnaf birlikleri ve loncalar çatısı altında, direkt üretim hayatının içinde çıraklıkla birlikte başlayacak şekilde uygulamalı olarak sunulan mesleki eğitim, fabrikaların açıldığı dönemlere paralel olarak kurulan mesleki eğitim okulları çerçevesinde daha kurumsal bir yapıda verilmeye başlanmıştır.

Mesleki eğitime yönelik olarak kurulacak okullarla sanayi hayatında kalifiye eleman yetiştirilmesi çabalarının geçmişi 1770'lere kadar geri gitmektedir. Nitekim 1773'te İstanbul'da kurulan ve gemi yapımı ile denizcilik alanında vasıflı iş gücü yetiştirmeyi hedefleyen Mühendishane-i Bahrî-i Hümayun bu çabaların ilk somut sonuçlarından birisidir. Bu okulla birlikte 1796 yılında açılan Mühendishane-i Berrî-i Hümayun da yine ordunun ihtiyaçlarına yönelik olarak değerlendirilen bir uygulama olarak Batı tarzı mesleki eğitim sunan ilk okullar olarak dikkat çekmiştir. Mesleki eğitim hizmeti sunan okulların sanayinin diğer alanlarına, yani askerî ihtiyaçlar haricinde kalan alanlara yayılacak şekilde çeşitlenmesi ise Tanzimat

79 Quataert, *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*, s. 78.

80 Fuat Bayramoğlu, "Camcılık", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Doruğu 16. Yüzyıl Teknolojisi*, ed. Kazım Çeçen, İstanbul 1999, s. 147.



27- Mavzer Fişek Fabrikası (Zeytinburnu) (Yıldız Albümleri)

ile birlikte olmuştur. Tanzimat'ın ilanı sonrasında mesleki ve teknik eğitimin üretim hayatını destekleyecek şekilde yeniden yapılandırılması gerek basında, gerekse Avrupa karşısındaki geri kalmışlığa dikkat çeken çeşitli raporlarda sıkça dile getirilmeye başlanmıştır. Bu taleplerin genel kabul görmesiyle birlikte de Osmanlı genelinde olduğu gibi İstanbul'da da çok sayıda mesleki eğitim okulu açılmaya başlanmıştır.

1848 yılında eğitim hayatına başlayan ziraat mektebi, şimendifer mektebi, kadastro mektebi, posta ve telgraf mektebi, kondüktör mektebi, orman mektebi gibi sanayi hayatının çeşitli alanlarına yönelik eğitim kurumlarından sonra, İstanbul için ilk sanayi mektebi ise 1868 yılıyla birlikte faaliyete başlamıştır. 1868'de Sultanahmet bölgesinde kurulan İstanbul Sanayi Mektebi'nin amacı, Avrupa'daki benzerlerine nazaran geri kalmış olan sanat erbabına hem teorik hem de pratik açıdan eğitim verilmesi ve böylece nitelikli iş gücü açığının kapatılması olarak belirtilmiştir. Okulda; dökmecilik, demircilik, makinecilik, mimarlık, marangozluk, maden ve ahşap imalatı, ayakkabıcılık, terzilik gibi sanayi hayatının çok çeşitli alanlarında eğitim verilmiştir. Bu okulun öğrencileri arasından başarılı olanların seçilerek 1870'te eğitim almaları için Paris'e gönderilmesi, devletin bu okullardan yetişecek iş gücü ile ilgili beklentisinin de oldukça yüksek olduğunu göstermekteydi. Zamanla Zeytinburnu ve diğer bölgelerde de sanayi mektepleri açılması, devletin bu girişime verdiği önemin bir diğer göstergesiydi. 1868'de erkekler için açılan bu Sanayi Mektebi'nden yalnızca bir yıl sonra 1869'da Yedikule'de kız çocukları için de terzilik ağırlıklı olmak üzere bir Sanayi Mektebi daha açılmıştır. 1880'lerde kurulan Leylî ve Neharî Kız Sanayi Mektebi, Dersaadet Neharî Kız Sanayi Mektebi ve Üsküdar Kız Sanayi Mektebi 1910'larda da eğitime devam eden diğer kız sanayi okulları olmuştur.[81]

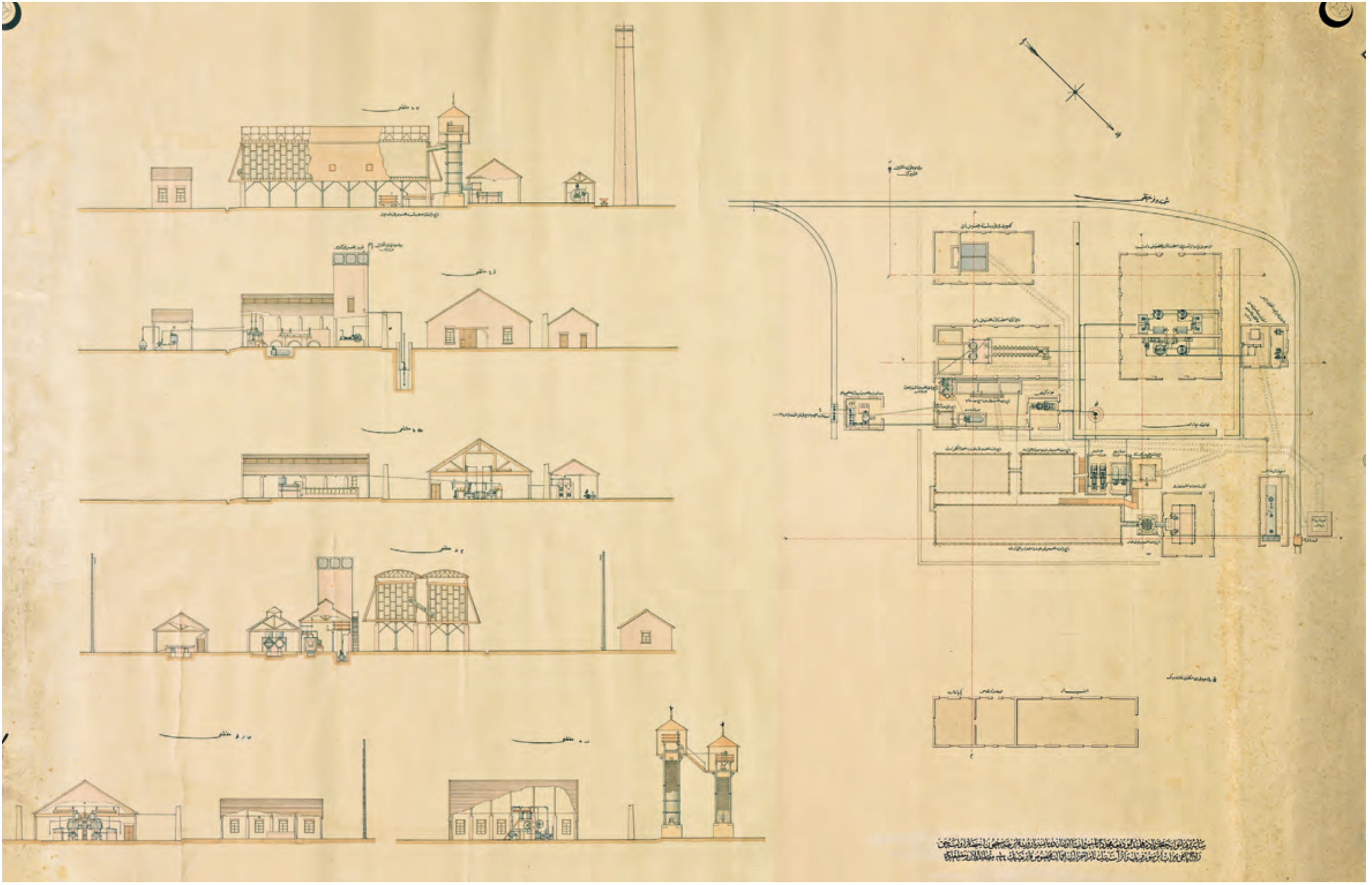
Özellikle 1910'lar sonrasında savaş dönemleriyle birlikte mali açıdan önemli bir darboğaz içine giren, bazılarının öğrenci ve öğretmenlerinin asker olarak savaş zamanlarında orduya katılmasıyla eğitim kadrosu da oldukça zayıflayan bu okullar, Osmanlı'nın son dönemlerinde de iş gücü yetiştirilmesi hedefiyle eğitim hayatına devam etmiş ve Cumhuriyet dönemi İstanbul'una miras bırakılan mesleki eğitim kurumları olmuşlardır.

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E İSTANBUL'DA BİRİKEN SANAYİ MİRASI

I. Dünya Savaşı öncesinde imparatorluk geneli içinde büyük sanayinin üretim değeri itibarıyla %55'ine İstanbul ev sahipliği yaparken, %25 ile İzmir, %5 ile Bursa ve %3 ile Adana, İstanbul'u izleyen diğer şehirlerdi. Bu oranlar, 1910'lar itibarıyla imparatorluk sınırlarındaki büyük sanayi üretiminin yarısı civarında bir miktarın İstanbul'da gerçekleştirildiğini göstermektedir.[82] 1913 yılında çıkarılan *Teşvîk-i Sanâyi Kanunu*, İstanbul sanayisini de olumlu etkilemiş ve 1916 yılına kadar

81 Kadir Yıldırım, *Osmanlı'da İşçiler (1870-1922) Çalışma Hayatı, Örgütler, Grevler*, İstanbul 2013, s. 30-31.

82 Vedat Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomisi*, Ankara 1994, s. 167.



28- Dumansız Barut Fabrikası için açılması düşünülen zaç yağı, tizap, etersurfirin ve etrasen maddelerinin imaline mahsus fabrika planı (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

İstanbul merkezli 63 sınai müessese teşviklerden yararlanmıştır. Ancak tüm çabalara rağmen, 1910'lar sonrası yaşanan savaşların olumsuz etkisi ülke genelinde olduğu gibi İstanbul'da da sanayinin gerilemesine yol açmıştır. Var olan iktisadi kaynakların diğer sektörler ve üretim alanları aleyhine olacak şekilde askerî sanayi ve ordunun ihtiyaçlarına yönlendirilmesi de, İstanbul sınai üretiminde yaşanan bir diğer zorunlu ve olumsuz gelişme olmuştur. Osmanlı hâkimiyeti altındaki İstanbul'un sınai yapısını şekillendiren önemli bir gelişme ise, I. Dünya Savaşı sırasında uygulanma şansı bulan millî iktisat politikaları olmuştur.

I. Dünya Savaşı'nın başladığı 1914 yılı, Osmanlı'nın uyguladığı iktisadi politikaların milliyetçilik eksenli olarak değişmesine ve millî iktisat uygulamasına geçişe neden olmuştur. Tüm kapitülasyonların kaldırıldığı bu dönemde ekonomiye yoğun bir devlet müdahalesinin de başlaması, gerek büyük çaplı, gerekse esnaf temelli küçük çaplı üretim yapan İstanbul'un sınai üreticilerini de doğrudan etkilemiştir. Bir Türk-İslam burjuvazisi oluşturulabilmesinin hedeflendiği bu yeni dönemde, millî ve İslami nitelikli şirketler kurulması politika olarak benimsenmiş, esnaflar açısından ise küçük üreticilerin birleşerek şirketler kurması amaçlanmıştır. Bağımsız bir sanayi kurulmasına yönelik çabalar, çeşitli yasal düzenlemeler yapılarak yerli sanayi ve üretime teşvikler verilmesi, imtiyazlar dağıtılması şeklinde kendini göstermiştir. 1913 yılında çıkarılan *Teşvîk-i Sanâyi* düzenlemesinde yabancıların da teşviklerden yararlanabileceği belirtilmişken, savaşın başlamasıyla teşviklerin sadece Osmanlı vatandaşlarına mahsus hâle getirilmesi, sanayileşme çabalarının millî niteliğini ortaya koymaktadır.

Tüm bu değişimin merkez üssü ve ilk başladığı bölge de başkent İstanbul olmuştur. 1917 itibarıyla teşvik kanunlarından yararlanan toplam 117 sanayi işletmesinin 63'ünün, yani yarıdan fazlasının İstanbul'da olması bu durumu göstermektedir. Bu politikanın asıl sonuçları ise, küçük üreticilerin aynen 1866 Islâh-ı Sanayi Komisyonu döneminde olduğu gibi birleştirilmesi çabasıyla şekillenmiştir. İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin önemli isimlerinden

Kemal Bey'in girişimleriyle, Heyet-i Mahsusa-i Ticariye, Anadolu Millî Mahsulat Osmanlı Anonim Şirketi vb. İstanbul merkezli, 80 civarında yeni şirket kurulmuş ve küçük üreticilikten, sermaye birikimi ve teşkilatlanmanın daha güçlü olduğu daha büyük çaplı bir üretim sürecine geçilmeye çalışılmıştır.[83] I. Dünya Savaşı'nın sona ermesinden sonra mütareke dönemine giren İstanbul'da, millî iktisat uygulayıcısı kadroların da iktidardan uzaklaşmasıyla bu politikalar kısa süreli olmuşsa da, ekonomideki Türkçülük politikası erken dönem Cumhuriyet kadrolarının da gündeminden düşmemiş ve İstanbul'da sınai yapılanmanın belirlenmesinde önemli bir etken olarak kalmıştır.

1910'lar sonrası Osmanlı hâkimiyetindeki son dönemlerine baktığımızda, İstanbul sanayisinde az sayıdaki fabrika ile birlikte, küçük üreticiliğin daha yaygın bir karakter arz ettiği bir yapıya sahip olduğunu görmekteyiz.

1914 yılı itibarıyla tekstil sanayiinde İstanbul'da faaliyette bulunan fabrikalar arasında; 417 işçi çalıştıran Bakırköy Levazımat-ı Umumiye-i Askerî Fabrikası (1855), 325 işçi çalıştıran Yedikule İplik Osmanlı Anonim Şirketi (1890) ve Yedikule Uhuvvet-i Osmaniye Halı Anonim Şirketi (1910) büyük çaplı üretim merkezleri olarak dikkat çekmektedir. 1913 itibarıyla 1.000'in üzerinde işçi istihdam edilen tütün sanayi; fabrikalar ve diğer deri atölyelerinde tespit edilebilen işçi sayısı 1.219 olan ve 67 kuruluşun üretim yaptığı dericilik sanayi, bir kısmı buharlı olmak üzere toplam 317 değirmenle un üretimi yapılan ve 1.225 işçinin istihdam edildiği un sanayi, İstanbul sınai üretimi içinde öne çıkan alanlardan diğerleriydi.[84]

1913 ve 1915 yılında yapılan sanayi istatistikleri, dönem itibarıyla İstanbul'un tüm ülke içindeki en önemli sınai üretim merkezi olduğunu da ortaya koymaktadır. Nitekim sayım yapılan bölgelerin genelinde 1913 yılında toplam 269 ve 1915 yılında 282 sanayi kuruluşu tespit edilmiştir. Bunların yarıdan fazlası, yani 1913 için 144'ü, 1915 içinse 155'i İstanbul ve çevresinde yer alan sanayi kuruluşları olmuştur. Yapılan sayımlarda, her ne kadar sınai üretim kapasitesinin tamamını yansıtmaktan uzak olsa da, İstanbul ve çevresinde 10'dan fazla işçi çalıştıran sanayi müesseselerinin sayı ve niteliği şu şekilde ortaya çıkmıştır:[85]

- Gıda Sanayii (Değirmencilik, makarnacılık, şekercilik, konserve-bira-buz-tütün imalatı): 1913 yılında 43 ve 1915 yılında 45 sanayi kuruluşu.
- Toprak Sanayii (Tuğlacılık, kireç-çimento-porselen imalatı ve çimento mamulatı): 1913 yılında 19 ve 1915 yılında 20 sanayi kuruluşu.
- Deri Sanayii (Dibâğât): 1913 yılında 10 ve 1915 yılında 11 sanayi kuruluşu.
- Ağaç Sanayii (Marangozluk, kutu imalatı vd.): 1913 yılında 10 ve 1915 yılında 15 sanayi kuruluşu.
- Dokuma Sanayii (Yün iplik imalatı ve yün dokuma, pamuk ipliği imalatı ve pamuk dokuma, ham ipek imalatı, ipek dokuma ve diğer dokuma imalatı): 1913 yılında 14 ve 1915 yılında 15 sanayi kuruluşu.
- Kırtasiye Sanayii (Sigara kâğıdı imalatı ve matbaa vd. kâğıt imalatı): 1913 ve 1915 yılında 44 sanayi kuruluşu.
- Kimya Sanayii (Yağ üretimi, sabun imalatı, palamut özü üretimi ve diğer kimyasal üretim): 1913 yılında 4 ve 1915 yılında 5 sanayi kuruluşu.

Mütareke dönemini kapsayan 1919-1922 yılları arasında ise İstanbul'da büyük sanayi olarak Reji'nin tütün fabrikaları dışında birkaç iplik ve mensucat fabrikası, iki çimento ve bir bira fabrikası, bir buz imalathanesi, bir saraçhane ve anonim şirket hâlinde birkaç değirmen üretim yapmaktaydı. Bu birimlerde çalışan işçi sayısı 10.000'den daha azdı. Özel sektöre ait bu birimler dışında, devlet mülkiyetindeki Beykoz Deri ve Kundura, Basmahane, Defterdar vb. fabrikalar da şehrin diğer sanayi kuruluşlarıydı. Bu büyük sanayi kuruluşları dışında, 4.000 civarındaki küçük imalathane ve atölyede 300.000'e yakın işçi çalışmakta ve sınai üretimin önemli bir miktarı fabrikalardan ziyade bu küçük ve orta boy işletmelerde gerçekleştirilmekteydi.[86] Tüm bu veriler dikkate alındığında, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçiş döneminde İstanbul'un sınai yapısının, askerî sanayi ile birlikte tekstil ve gıda sanayi ağırlıklı olduğu anlaşılmaktadır.

Yukarıda ayrıntılı olarak değindiğimiz, XIX. yüzyılla birlikte başlayan gerek devlet gerekse yerli ve yabancı özel sermaye öncülüğünde fabrikalar açılması girişimleri ve aynı zamanda I. Dünya Savaşı esnasında uygulamaya konan millî iktisat politikaları gibi kitlesel

83 Milli İktisat politikalarının fikrî altyapısı ve uygulamadaki gelişimiyle İstanbul sanayisine yönelik sonuçları için bkz. Zafer Toprak, *Türkiye'de Milli İktisat 1908-1918*, İstanbul 2012.

84 Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadî Şartları Hakkında Bir Tetkik*, Ankara 1994, s. 75-84.

85 Ökçün, *Osmanlı Sanayii 1913-1915 İstatistikleri*, s. 14-21.

86 Eldem, *Harp ve Mütareke Yıllarında Osmanlı*, s. 169-170.

üretimi destekleyici girişimlere rağmen, İstanbul sanayisi için sınai üretimin önemli miktarının, her ne kadar bir bunalım sürecinden geçmekteyse de, hâlen geleneksel zanaat sistemi çerçevesinde yürütüldüğü görülmektedir. 1866 yılında kurulan Islah-ı Sanayi Komisyonu'ndan başlayarak[87] ve 1910'lar sonrası millî iktisat politikalarıyla güçlenecek şekilde geleneksel zanaat sisteminde faaliyette bulunan esnaflar şirketler altında bir araya getirilmeye çalışılmışsa da, bu politikalar, uygulamada çok fazla başarılı olamamış ve İstanbul sanayisi için son dönemde de küçük üreticilik yaygın bir konumda olmuştur.

Daha önceki dönemlerde esnaf birlikleri ve loncalar altında örgütlenen İstanbul esnafları 1909 tarihli *Esnaf Cemiyetleri Talimatnâmesi*'yle cemiyetler altında örgütlenmeye başlamıştır. Kurulan çok sayıda esnaf cemiyeti, gıda ve tekstil ağırlıklı olmak üzere İstanbul'daki küçük üreticiliğin dağılımını da yansıtmaktadır. Buna göre Turşucu Esnafı Cemiyeti (1910), Kantar İmalci Esnafı Cemiyeti (1910), Simitçi ve Ekmekçi ve Börekçi ve Kurabiyeci ve Kadayıfçı Esnafı Cemiyeti (1910), Nakkaş ve Sıvacı ve Kalemkâr Esnafı Cemiyeti (1910), Saraç Esnafı Cemiyeti (1910), Hakkâk Esnafı Cemiyeti (1910), Lağımcı ve Kuyucu ve Ocak Süpürücü Esnafı Cemiyeti (1911), Araba İmalci Esnafı Cemiyeti (1911), Saatçi Esnafı Cemiyeti (1911), Sigara Kâğıtçı Esnafı Cemiyeti (1914), Yufkacı ve Kadayıfçı Esnafı Cemiyeti (1914), Çulha Esnafı Cemiyeti (1915) vb. birçok esnaf kuruluşu bu tarihten sonra İstanbul'da örgütlenen çeşitli meslek dallarının sadece bazılarıydı.[88]

I. Dünya Savaşı döneminde yaşanan iktisadi daralma ile birlikte bir sessizlik dönemi yaşayan İstanbul esnaf cemiyetlerinin, Osmanlı'nın yerini Cumhuriyet'e bırakacağı 1923 yılının hemen öncesinde tekrar canlanmaya başladığını görmekteyiz. Bu doğrultuda, 1919 ve sonrasında İstanbul'da kurulan Demirciler Esnafı Cemiyeti (1919), Yazmacılar Esnafı Cemiyeti (1919), Salcı Esnafı Cemiyeti (1920), Mahrukat Esnafı Cemiyeti (1920), Ayakkabıcı Esnafı Cemiyeti (1921), Tuğla İmalci Esnafı Cemiyeti (1921), Dokumacı Esnafı Cemiyeti (1923), Tarakçı ve Kaşıkçılar Esnafı Cemiyeti (1923) vb. çok sayıda esnaf cemiyeti, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e miras kalan inşaat, gıda, tekstil ve maden imali gibi oldukça farklı alanlardaki sınai birikimin parçaları olmuştur.[89]

87 1866'da kurulan Islâh-ı Sanayi Komisyonu'nun öncelikli tedbirlerinden biri de, esnaf zümrelerinin birleşerek aralarında şirketler meydana getirmesi ve küçük üreticilikten daha büyük çaplı üreticiliğe geçilmesiydi. Bu doğrultuda simkeşhane esnafının bir araya getirilmesiyle Simkeşler Şirketi, derici esnaflarının bir araya getirilmesiyle Debbağlar Şirketi ve daha sonra sarraçlar, dokumacılar, dökümcüler ve demircileri bir araya getirerek çeşitli alanlarda esnaf şirketleri kurulmuşsa da, gerek esnafın bu birleşme uygulamalarına pek rağbet etmemesi, gerekse mali sorunlar nedeniyle, bu girişimlerin geneli başarısızlıkla sonuçlanmış ve şirketlerin tamamına yakını kapanmak zorunda kalmıştır (Önsoy, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii*, s. 22, 102-114).

88 Toprak, "Esnaf (Osmanlı Dönemi)", III, 213-214.

89 Toprak, "Esnaf (Osmanlı Dönemi)", III, 213-214.

İSTANBUL'DAKİ SANAYİ KURULUŞLARI: DOKUMA, KÂĞIT, CAM

EMRE DÖLEN*

DOKUMA FABRİKALARI

Devlet Dokuma Atölyeleri

İstanbul'da XVI. yüzyıl ortalarında merkantilist bir yaklaşımla devlete ait ipekli dokuma atölyelerinin kurulmuş olduğu anlaşılmaktadır. *Kârhane-i Âmire* veya *Kârhavne-i Hassa* adını taşıyan bu atölyelerin Beyazıt yakınındaki Çarşıkapı'da olduğu sanılmaktadır. Bu atölyeler için gerekli ipek Bursa'dan sağlanmış, atkı ve çözgü iplikleri Bursa'da hazırlanmış ve İstanbul'da yalnız dokuma işi yapılmıştır. Çok daha sonraki bir tarihe ait olmakla birlikte Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi'nde bulunan 1293 (1876) tarihli bir dokuma atölyesi planı büyük olasılıkla buraya aittir. Planda Kemhacılar Kârhanesi daha büyük ve Kadifeciler Kârhanesi daha küçük olarak gösterilmiştir. Bunların dışında nakışbentler odası, ipek mahzeni ve koridor çevresinde çalışanların yatması için sıralanmış çok sayıda odayı kapsayan atölye geleneksel dokuma atölyelerinin bir örneğini oluşturmaktadır.

XVIII. Yüzyılda Yünlü ve İpekli Dokuma Fabrikası

XVII. yüzyıldan sonra bir duraklama dönemine girmiş olan ve ithal mallarının rekabeti karşısında gerileyen dokuma sanayisini kalkındırmak için XVIII. yüzyılın başlarında bazı yeniliklere girişilmiş ve III. Ahmed'in sadrazamı Nevşehirli İbrahim Paşa'nın girişimiyle 1719'da İstanbul'da bir çuha dokuma fabrikası kurulmuştur.[1] Fabrikaya ipekli dokuma yapmak amacıyla 1721'de Mirî Hatâyî Kârhanesi [Devlet İpekli Dokuma Atölyesi] eklenmiştir. Bunun için gerekli 40 dokuma tezgâhı Sakızlı ustabaşı Yorgi ile kalfası Manol'e ısmarlanarak yaptırılmıştır. Tezgâh sayısı 1725'te 79'a ulaşmış olup bir tezgâhta yılda 400 arşın hatâyî veya 120 arşın ağır diba dokunmaktadır.[2]

Devlet tarafından kurulup işletilmek üzere özel kişilere kiralanan bu fabrikaların defterleri günümüze kadar ulaşmıştır. Bu defterlerden kullanılan dokuma tezgâhlarının çeşitleri, kapasiteleri, yapım maliyetleri, boya ve apre işlerinde kullanılan araçların türleri, dokunan kumaşların türleri, maliyetleri ve satış fiyatları gibi konularda ayrıntılı bilgi edinmekteyiz. Bununla birlikte, bu fabrikaların kaç yıl çalıştıkları, çalışmalarına hangi tarihte ve hangi nedenlerle son verdikleri konusunda herhangi bir bilgi bugüne kadar bulunamamıştır.

Beykoz Çuha Fabrikası

XIX. yüzyıl başlarına gelindiğinde devlet eliyle ve devletin ihtiyaçlarını karşılamak üzere büyük sanayi kuruluşlarının kurulması sürdürülmüştür. III. Selim döneminde 1805'te Beykoz'da bir kâğıt fabrikası ile bir çuha fabrikası kurulmuştur.[3] Bu fabrikaların uzun süre varlıklarını sürdüremedikleri ve terk edildikleri anlaşılmaktadır. Yeni kurulan Asâkir-i Mansûre-i Muhammediye'nin kışlık elbiselerinin yapımında kullanılan çuhanın dokunması için 1828'de Beykoz'daki eski fabrikanın yeniden canlandırılması girişiminde bulunulmuştur. Buradaki aletlerin bazılarının kaybolmuş ve bazılarının da kullanılamaz duruma gelmiş olduğunun görülmesi üzerine, fabrikayı yeniden işler duruma getirmekle görevlendirilen Atıf Efendi, var olan 12 tezgâhın onarılması ve bunlara üç tezgâhın daha eklenmesi durumunda yılda 20.000 zira çuha dokunabileceğini ve ihtiyacın bunun üzerine çıkması durumunda yeni bir fabrikanın kurulması gerektiğini belirtmiştir.

Beykoz'daki fabrikaya Yanyalı Şakir Bey müdür olarak atanmış ve Avusturyalı Karlo ile anlaşma yapılarak onun tarifine uygun olarak gerekli aletlerden yünü tarayıp eğirilecek duruma getiren *şeytan dolabı*,

* (E.) Marmara Üniversitesi

1 Adnan Giz, "1719 Yılında İstanbul'da Bir Dokuma Fabrikasının Defteri", *İstanbul Sanayi Odası Dergisi*, 1968, yıl 3, sy. 30, s. 17-19.

2 Adnan Giz, "1721 Yılında Bir İpekli Dokuma Fabrikasının Kuruluşu", *İstanbul Sanayi Odası Dergisi*, 1968, yıl 3, sy. 31, s. 22-23.

3 Adnan Giz, "İstanbul'da İlk Sınaî Tesislerin Kuruluş Yılı: 1805", *İstanbul Sanayi Odası Dergisi*, 1968, yıl 2, sy. 23, s. 25-26; Mübahat Kütükoğlu, "Asâkir-i Mansûre-i Muhammediyye Kıyâfeti ve Malzemesinin Temini Meselesi", *Doğumunun 100. Yılında Atatürk'e Armağan*, İstanbul 1981, s. 545-548.



1- İplikhane (Yıldız Albümleri)

taranmış yünü ince ve kalın olarak eğirecek iki *çarh* ve tezgâhlar ile gerekli öteki aletlerin yapımına başlanmıştır. Bu tarihte Sanayi Devrimi'nin dokumacılık alanında getirdiği makineleşme başta İngiltere olmak üzere çeşitli Avrupa ülkelerinde tamamlanmıştır. Dokumacılığın üç ana basamağını oluşturan tarama, eğirme ve dokuma işlemleri su veya buhar gücüyle otomatik olarak çalışan makinelerle yapılmaya başlanmıştır. Bu makinelerin yapımı da fabrikasyon hâle gelmiştir. Avusturyalı Karlo'nun tarifi üzerine yapılacak olan şeytan dolabının tarak makinesinin eski bir tipi olduğu gibi eğirme çarkının da muhtemelen eğirme tezgâhlarının ilki olan Hargreaves tipi ve elle çalışan bir çıkrık olduğu anlaşılmaktadır.

Askerlerin giydirilmesi için yıllık 500.000 zira çuhaya gerek olduğu, bunun o tarihte inşa edilen beş tezgâh ile üretilmesinin mümkün olmadığı, terk edilmiş olan eski kâğıthaneye 50-60 kadar el dokuma tezgâhı konulması durumunda da bu miktarın 200.000 ziranın üzerine çıkamayacağı hesaplandı. 1832 baharında aradaki 300.000 ziralık açığı kapatmak için yeni bir çuha fabrikasının kurulması konusunda girişimlerde bulunuldu. Bu konuda Avusturya, İngiltere, Hollanda ve Fransa'dan teklifler alındı ve en uygun teklifi Fransızların verdiği görülerek gerekli alet ve ustaların bu ülkeden getirtilmesine karar verildi. Beykoz'da 10.000 ziralık bir alan üzerine kurulması kararlaştırılan yeni fabrikanın planları hazırlandı. Bu konuda gerekli paranın bulunması için çeşitli girişimlerde bulunuldu, ancak bir süre sonra fabrikanın kurulmasından vazgeçildi ve çuha dokunması Feshane'ye kaydırıldı.

İplikhane-i Âmire[4]

Donanmadaki gemilerin yelken bezi ihtiyacını sağlamak ve yeni kurulan Asâkir-i Mansûre-i Muhammediye için yazlık elbise ve iç çamaşırı üretmek amacıyla Evkaf-ı Hümayun Nezareti'ne İstanbul'da bir İplikhane-i Âmire (İplikhane) kurma görevi verilmiştir. Nazır el-Hâc Yusuf Efendi döneminde giderleri Evkaf Hazinesi'nden karşılanmak üzere Nezaret tarafından Necib Efendi'ye bir fizibilite raporu hazırlatılmıştır. Bu raporda her biri günde 15 vukiyye pamuk işleme kapasitesine sahip 14 takım iplik çarkı yapılması, çarkları çalıştırmak için 40 tane at kullanılması, fabrikanın bir ustabaşı ve 106 işçi ile çalışarak yılda 69.300 vukiyye pamuk işleyip %10 fire ile 63.000 vukiyye iplik üretmesi öngörülmüştür. Raporda gerekli çarkların (tezgâhların) üretimi ve gerekli pamuğun sağlanması konusunda da öneriler getirilmiştir. Yapımına 1242'de (1826-1827) başlanılan fabrika binası Ocak 1828'de bitirilmiştir. Fabrika Eyüp'te Haliç kıyısındaki Bahariye'de bulunan Hançerli Sultan ve Çukur Saray arsalarına kurulmuş olup orta kısmında bir avlusu bulunan binası 350 m boyundaydı.

Yüzün üzerinde işçiye çalışma imkânı sunan fabrika, 1830'larda tam kapasiteye yaklaşmıştır. Burada ham madde olarak Batı Anadolu kaynaklı pamuk kullanılarak önemli miktarda yelken bezi ipliği ve don, gömlek ve yazlık elbise ipliği üretilmiştir. Başlangıçta kâr eden fabrika Feshane ile Hereke gibi

4 Nazif Öztürk, "XIX. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Sanayileşme ve 1827'de Kurulan Vakıf İplik Fabrikası", *VD*, 1990, sy. 21, s. 23-80.



2- Feshane (Yıldız Albümleri)

yeni fabrikaların kurulması sonucunda önemini yitirmiştir. Fabrikanın 1286 (1869-1870) yılında da çalıştığı anlaşılmaktadır.

Feshane-Defterdar Fabrikası[5]

Asâkir-i Mansûre'nin kıyafeti değiştirilirken bütün askere fes giydirilmesi kabul edilmiş ve bunun için Tunus, Mısır ve Avrupa'dan fes getirtilmeye başlanmıştır. Ancak, asker giysisi olarak kullanılan fesin sürekli olarak ithali uygun görülmediğinden yerli olarak üretime geçilmesi girişiminde bulunulmuş ve bu gibi konularda bilgi sahibi olduğu bilinen İzmirli Kâtibzade Mustafa Efendi Fes nazırı tayin edilmiştir.

İlk olarak İstanbul'da Kadırga'daki Cündî Meydanı'nda kurulan feshanede fes üretimine başlandı. Burada yapılan üretim fes ihtiyacını karşılayamadığından ve pahalıya mal olduğundan Bursa, Edirne ve daha sonra Selânik'te de fes üretilmeye başlandı. Bununla birlikte, fes üretiminde Tunus feslerinin kalitesine ulaşılamadı ve özellikle İstanbul'da üretilenler çok pahalıydı. Bu ve benzer nedenlerle 1830 yılında Fes Nezareti kaldırıldı ve bir süre ithal fes kullanımı öne geçti. Öte yandan yerli feslerin kalitesinin Tunus feslerinin düzeyine yükseltilmesi için bu ülkeden ustalar getirtilmesi yoluna gidildi ve Tunuslu 24 fesçi ustası Şubat 1832'de İstanbul'a geldiler.

Tunuslu ustaların yanına Bursa'da fes üretiminde deneyim kazanmış olan 15 kalfa verildi. Tunus feslerinin merinos koyunu yapağısından üretilmesine karşılık kıvırcık koyunu yapağısı ile üretime başlandı. Ancak istenilen sonuç alınamadığından merinos yapağısı ithaline başlanıldı. Fes boyası olarak kullanılan *pronkona* Rumeli'de Kavala, Serez, Yanya ve Delvine dolaylarında yetiştiğinden buralardan sağlanmaktaydı. Ayrıca, havlandırma işlemi için kullanılan kenger otunun yerlisi uygun görülmediğinden Fransa'dan ithali yoluna gidildi. Yıkama işlemi için İzmit'te Kiraz Deresi üzerinde kârgir bir dinkhane kuruldu.

Tunus fesi düzeyinde fes üretimine başlanması için gerekli malzeme sağlanıp kalfalar yetiştirildikten sonra Cündî Meydanı'ndaki feshane binası üretime geçilmesi açısından yetersiz kaldı. Önce binanın genişletilmesi düşünüldü fakat daha sonra az masrafla kullanılabilir duruma getirilebilecek bir yer aranarak Defterdar İskelesi'nde bulunan Beyhan Sultan Sarayı'nın bu işe uygun olduğuna karar verildi. Burada büyük bir su deposu ile Kırkçeşme suyundan bir lüle su bulunması daha önce Beykoz Kâğıthanesi'nde yapılan boyama işlemlerinin de yeni Feshane'de yapılmasına olanak sağlıyordu.

Tunuslu ustalar ülkelerine gönderilip Feshane yeni binasına taşındı ve işçi sayısı artırılarak üretime geçildi. Mayıs-Kasım 1833 tarihlerini kapsayan ilk altı ay içinde 12.220 ve bunu izleyen ikinci altı ay içinde de 22.000 tane fes üretildi. Günlük fes üretimi 1835 yılı başlarında

5 Ömer Alageyik, "Türkiye'de Mensucat Sanayiinin Tarihçesi", *İstanbul Sanayi Odası Dergisi*, 2/16 (1967), s. 9-11;WWW K. Apak - C. Aydınelli ve M. Akın, *Türkiye'de Devlet Sanayi ve Maadin İşletmeleri*, İzmit 1952, s. 175176; *Cumhuriyet'in 50. Yılında Sümerbank: 1933 – 1973*, Ankara 1973, s. 113-117; Emre Dölen, *Tekstil Tarihi*, İstanbul 1992, s. 404-412; H. Koray, "Feshane (Defterdar) mizin Kısa Bir Tarihçesi", *Feshane (Mensucat Meslek Dergisi)*, 1948, yıl 1, sy. 1, s. 2-3; Kütükoğlu, "Asâkir-i Mansûre", s. 571-590; Önder Küçükerman, *"Feshane" Defterdar Fabrikası*, İstanbul 1988.



3- Feshane

355, 1836 yılı başlarında 430 ve 1839 yılı başlarında 773 dolayına yükseldi. Bu sırada Bursa ve Edirne'de yerli yapağı kullanılarak fes üretimi sürdürüldü. Buralarda yapılan feslerin maliyeti İstanbul'da merinostan üretilenlere oranla daha düşüktü. Ayrıca, İstanbul'da boyama için kırmızdan daha pahalı olan pronkona kullanılıyordu.

Fabrikada fes üretiminin yanında aba ve halı da imal edilmekteydi. Bu dönemde yıkama (dinkleme) için katırların döndürdüğü dolaplar kullanılmış ve bu amaçla 40 dolayında katır beslenmiştir. 1843'te yeniden düzenlenen Feshane, modern bir dokuma fabrikasına dönüştürülmüş ve kuruluşu Türkiye'deki yünlü dokuma sanayisinin çekirdeğini oluşturmuştur. İngiltere, Fransa ve Belçika'dan buhar makinesi ile çalışan iplik, dokuma ve apre makineleri getirilmiş ve yönetimi Darphane-i Âmire'ye bağlanmıştır. Fabrikanın buhar makinesi ile çalışmaya başlaması üzerine daha önce makineleri çalıştırmak için kullanılan at ve katırlar da satılmıştır.

Feshane'de 1848-1850 yılları arasında 30.000 m çuha ile 400.000 fes üretilmiş ve bunların satılması için Vezneciler, Kapalıçarşı, Tophane ve Beşiktaş'ta dükkânlar kiralanmıştır. Fabrikanın işletilmesi 1849'da Hazine-i Hassa'ya devredilmiştir. 1866'da çıkan bir yangında buhar dairesi dışında fabrikanın tümü yanmış ve 1868'de aynı yerde yeniden inşa edilen Feshane-i Âmire çağının modern makineleri ile donatılmıştır. 1860'ların başında fabrikada çalışan işçi sayısı 200-250 dolayındaydı. Bu dönemde büyük bölümü askerî kumaş olmak üzere yılda 216.000 m dolayında kumaş ile günde 1.300-1.500 dolayında fes üretiliyordu.

Fabrika 1894 ve 1916 yıllarında tekrar elden geçirilmiştir. 1894 yılındaki genişletme ve yenileme mimar Krikor Balyan tarafından yapılmış ve fabrika geç ampir üslubundaki pavyonlar biçiminde inşa edilmiştir. 1890'lı yıllara ilişkin fotoğraflarda okunan makine markaları John Haigh and Sons Ltd. - Huddersfield 1893 ve Kaye Crowter-Huddersfield'dir. Feshane 1917'de Türkiye'deki dokuma sanayisinin en büyük kuruluşu durumundadır ve Hereke Fabrikası ile birlikte tüm dokuma üretiminin yarısını sağlamaktadır. Önceleri buhar gücü ile çalışırken Silahtarağa Elektrik Santrali'nin kurulmasının hemen ardından 1915'lerde 650 HP gücünde 19 tane elektrik motoru eklenmiştir.

1895 yılında Feshane Fabrikası'nda çırak ve işçi yetiştirmek amacıyla bir Sanayi Sıbyan Mektebi açılmıştır. Bu okula giren öğrenciler bir yandan fabrikada çalışarak uygulama yaparken bir yandan da okulda ders görmekteydiler.

1877'de Bâb-ı Seraskerî emrine verilen fabrika 1921 yılına kadar Levazımat-ı Umumiye-i Askeriye emrinde çalıştırılmıştır. Cumhuriyet'in hemen ardından 1925'te yönetimi askerî idareden alınarak Sanayi ve Maadin Bankası'na devredilmiş ve bankanın kurduğu Feshane Mensucat T.A.Ş. tarafından yılda 75.000 TL bedelle kiralanarak işletilmeye başlanmıştır. 1937'de bu şirket tasfiye edilerek Sümerbank'a devredilmiş, Birleşik Yün İpliği ve Yünlü Mensucat Fabrikaları T.A.Ş. tarafından işletilmeye başlanmış, aynı yıl Sümerbank İplik ve Dokuma Fabrikaları Müessesesi'ne bağlanmış ve adı Sümerbank Defterdar Mensucat Fabrikası olmuştur. Fabrika 30 Aralık 1949'da önemli bir yangın geçirmiş ve kısa sürede

onarılarak 2 Ocak 1950'de yeniden çalışmaya başlamıştır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından Haliç çevresinin açılması kapsamı içinde 1986 yılında yıktırılmış ve konfeksiyon bölümü Bakırköy Fabrikası'na taşınmıştır.

1985 yılında 156 dokuma tezgâhı, 65 memur ve 1273 işçi ile çalışan fabrikada 1.290.708 m çeşitli tür yünlü ham kumaş dokunmuş, 1.394.272 m kumaşa apreleme işlemi uygulanmış, 242.070 tane çeşitli bayrak, 92.994 tane battaniye ve 106.000 kg sınai sabun üretilmiştir. Bunların yanında çeşitli konfeksiyon ürünlerinin üretimi yapılmıştır.

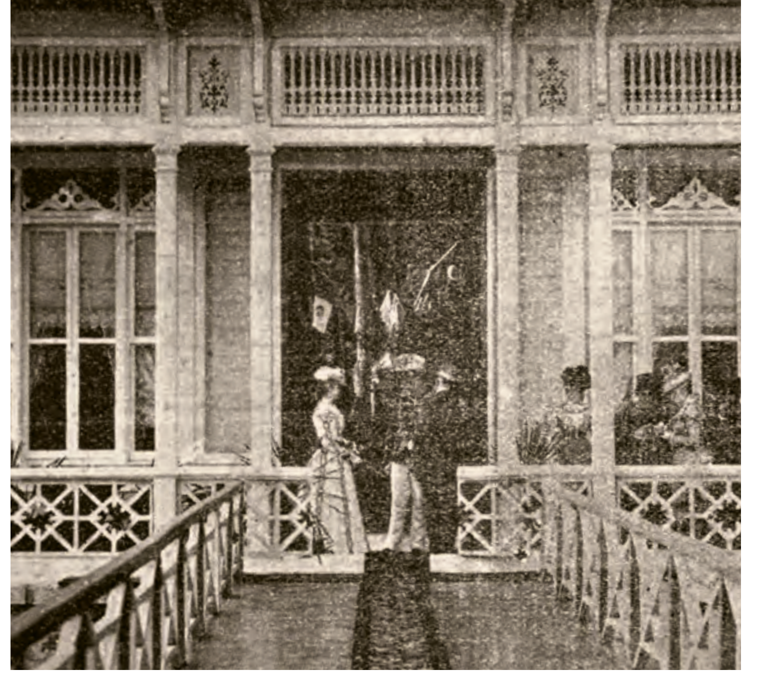
Sümerbank Defterdar Yünlü Sanayi Müessesesi, merkez atölyelerinde gerek bu fabrika ve gerekse Sümerbank'ın öteki fabrikaları için yedek parça ve çeşitli makineler üretilmiştir. Bunlara örnek olarak yapağı boya kazanı, tavalı yapağı kurutma sobası, tarak önlüğü, tarak makinesi ve sabit vargel makinesi sayılabilir. Bu sabit vargel (ring) makinesi Diyarbakır'da kurulacak fabrika için 216 iğli olarak yapılmış olup tasarımı orijinaldir. Bu makinede benzerlerinin aksine iğ bankı sabit olup ring bankı hareketlidir.

Defterdar Fabrikası'nda çalışan teknik elemanlar tarafından 1 Temmuz 1948'den başlayarak aylık olarak *Feshane-Aylık Mensucat Meslek Dergisi* adıyla bir dergi çıkartılmaya başlanmıştır. İmtiyaz sahibi Ömer Lütfi Sugan ve yöneticisi Sedat Saip Altuğ olan derginin adı, dördüncü ciltten başlayarak *Mensucat Meslek Dergisi* olmuştur. Bu dergi Türkiye'de yayınlanan teknik nitelikteki ilk tekstil dergisidir ve otuz yıla yakın süre yayınını sürdürmüştür.

Hereke Fabrika-yı Hümayunu

Hereke Fabrika-yı Hümayunu İstanbul dışında kurulmuş bir fabrika olmakla birlikte doğrudan doğruya sarayın ve devletin üst düzey yöneticilerinin ihtiyaçları doğrultusunda üretim yaptığından bu fabrikanın İstanbul kapsamında göz önüne alınması gereklidir.

Sultan Abdülmecid'in saltanatı döneminde Ohannes ve Boğos Dadyan, İzmit Çuha Fabrikası'nın yapımını üstlenirler ve elde ettikleri kâr ile bu sırada görüp beğendikleri Hereke'de kendi hesaplarına bir fabrika kurmaya girişirler. Fabrikanın günümüzde bulunmayan ilk binasının mimarı Garabet Balyan'dır. Fabrika 1843'te 50 pamuklu ve 25 ipekli canfes tezgâhı ile üretime başlar. 1845'te ise devlet tarafından satın alınır ve fabrika Hazine-i Hassa Nezareti'nin yönetim ve mülkiyetine geçer.[6]



4- Almanya imparator ve imparatoriçesinin Hereke Fabrikası'nı ziyaretleri (*Mâlûmât*)

1850'de Hereke'deki pamuklu dokuma tezgâhları Bakırköy'de kurulmakta olan fabrikaya taşınır. Buna karşılık saray için ipekli canfes ve döşemelik dokumak üzere 100 tane jakarlı el tezgâhı kurulur. 1875'te Hereke Fabrikası kendi ürünlerini satmak için İstanbul'da Kapalıçarşı'da bir satış mağazası açmıştır. Fabrika ürünlerinin satışı yanında sipariş üzerine üretim yapması da öngörülmüş, ancak Hazine-i Hassa Nezareti siparişlerin kendi onayı ile yapılabileceğini ileri sürerek zorluklar çıkarmıştır. Müşteri isteklerini "evvela istida ile mezkûr nezarete bildirecek ve uygun görüldüğünde nezaretçe verilecek müsaadeye göre" üretime geçilebilecektir. Bu gibi çeşitli zorluklar karşısında iş yapamaz duruma gelen mağaza 1875'te kapatılmıştır.

Hereke Fabrikası 1878'de yanmış ve onarım nedeniyle üretim durmuştur. Onarım 1882'de tamamlanarak yeniden üretime geçilmiştir. 1889'da ikinci kez İstanbul'da Zaptiye Caddesi'nde bir satış mağazası açılarak zararına çalışan fabrikaya ticari nitelik kazandırılmak istenilmiştir. Bu mağaza 1925 yılında da çalışmalarını sürdürmekteydi. 1890'da Manisa ve Sivas'tan ustalar getirtilip halı üretiminin hazırlıklarına başlanmış ve 1891'de üretime geçilmiştir. 1902'de 20 tezgâhlı "Çuha, Şayak ve İplik" bölümünün kurulmasına geçilmiş ve 1905'te yünlü dokumacılık başlamıştır. 1908'de ise fes üretimine geçilmiştir.

6 Alageyik, "Türkiye'de Mensucat", s. 9-11; Apak - Aydınelli ve Akın, *Türkiye'de Devlet,* s. 177-179; *Cumhuriyet'in 50. Yılında Sümerbank*, s. 118-122; Dölen, *Tekstil Tarihi,* s. 414-417; Önder Küçükerman, *Hereke Fabrikası – Saray'dan Hereke'ye Giden Yol*, İstanbul 1987.

YILDIZ PORSELEN VE ÇİNİ FABRİKASI

FATİH DAMLIBAĞ*

Yıldız Porselen ve Çini Fabrikası, II. Abdülhamid'in ciddi desteğiyle Yıldız Sarayı'nın bahçesinde kurulmuştur. Fabrikanın kuruluş amacı hem sarayın ve ülkenin ihtiyacının yerel imkânlarla karşılanmasını sağlamak hem de ürettiği gösterişli parçalarla fabrikayı diplomaside bir araç hâline getirmektir. Fabrika üç ana dönemde faaliyette bulunmuştur. İlk dönem 1892 tarihinde fabrikanın inşasıyla başlayıp kurucusu ve destekleyicisi II. Abdülhamid'in tahttan indirildiği II. Meşrutiyet'e kadar süren devirdir. Fabrikanın asıl faaliyet dönemi olan bu zaman diliminde, yönetimi Hazine-i Hassa Nezareti aracılığıyla yürütülmüştür. İhtiyaç duyduğu teknik eleman, makine ve ham madde ihtiyacı ise Fransa'dan karşılanmıştır. "Yıldız İşi" adıyla müzeleri ve önemli koleksiyonları süsleyen eserler, bu dönemde ortaya konulmuştur. Fabrika, II. Meşrutiyet sonrası faaliyetlerini tatil etmiştir.

Fabrikanın ikinci dönemi II. Meşrutiyet sonrası işyerleri kapanan çalışanların yoğun dilekçe ve başvurularıyla, devletin fabrikayı yeniden faaliyete geçirmesi ile başlamıştır. Bu dönemde fabrikanın idaresi Maarif Nezareti'ne verilmiştir. Maarif Nezareti, fabrikayı Avrupa rekabetine açık olan porselen üretimi yerine, tarihten gelen köklü bir geleneğe sahip çini üretimine tahsis etmiştir. Fabrika 14 Temmuz 1911 tarihi itibariyle, Yıldız Çini Fabrikası adıyla resmen yeniden açılmıştır. Fakat Fransa'dan yeni uzman getirtilmesi bir seneyi aşkın bir süre aldığı için, fabrikanın ikinci faaliyet döneminin başlaması Eylül 1912'yi bulmuştur. Fabrika I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesine kadar faaliyette bulunmuşsa da; bu devirde üretilenler hem daha az hem de daha kalitesizdir. Bu durumun en önemli sebebiyse, artık fabrikanın önceki dönemde olduğu gibi üst düzey destekten mahrum olmasıdır. Ayrıca ülkenin peş peşe savaşlar içine girmesi, fabrikanın geliştirilmesini imkânsız hâle getirmiştir.

Fabrikanın üçüncü ve Osmanlı Devleti içindeki son faaliyet dönemiyse, ilk kuruluş amacından çok farklı bir üretim için gerçekleşmiştir. I. Dünya Savaşı'na girmiş olan Osmanlı Devleti, Avrupa'dan telgraf haberleşmesi için gereken izolatörleri savaş şartları dolayısıyla getirtememiştir. Bunun üzerine ihtiyacı gidermek için, porselenden yapılan bu izolatörlerin ülke içinde yapılabileceği fikri ortaya atılmıştır. Devletin 4.000 liralık bütçe ayırması ve fabrika müdürü Mesrur İzzet Bey'in ham maddeyi ülke içinden temin etmesiyle, zor savaş şartları altında bulunan ülkenin ihtiyacı giderilmiş ve haberleşmenin devamı sağlanmıştır. İstanbul'un işgale uğraması üzerine fabrika, 1921 yılında faaliyetlerini bir kere daha tatil etmiştir.

Cumhuriyet'in ilanından sonra fabrika, uzun yıllar atıl bir durumda beklemiştir. 1957 yılında fabrikayı yeniden faaliyete geçirme girişimleri başlamıştır. Ülkede hiçbir porselen fabrikası olmaması dolayısıyla, hükûmet bu tarihî fabrikayı yeniden canlandırmak istemekteydi. Bu amaçla harekete geçen hükûmet fabrikanın onarılması, yeni aletlerle donatılması ve yeniden çalıştırılması görevini Sümerbank'a vermişti. Üretim için gerekli makineler Almanya'da Dorst Keramiche Maschinen Fabrik, elektrikli fırınlar ise Siemens tarafından yapılmıştır. Böylece Fransız uzmanlığıyla kurulan fabrika, Alman teknolojisiyle yenilenmiştir. Fabrikanın yeni ismiyse, "Sümerbank Yıldız Porselen Sanayii Müessesesi" olarak değiştirilmiştir. Fabrika Cumhuriyet dönemindeki faaliyetlerine, 1 Ocak 1962 tarihinde başlamıştır.

Cumhuriyet dönemindeki faaliyetlerine Sümerbank'ın kontrolünde başlayan fabrika, 1994 yılında Sümer Holding'in özelleştirilmesiyle beraber artık yeni bir döneme girmiştir. Yıldız Porselen ve Çini Fabrikası, 1994 yılında bütünüyle TBMM Milli Saraylar Daire Başkanlığı'na devredilmiştir. Günümüzde Türk porselen sanatının ve sanayisinin gelişmesi için yapmış olduğu önemli görevin çeşitli dönemlerini, eski sanatçılarının eserlerini sergileyen ve bu yönde özel üretim yapan bir müze-fabrika olarak çalıştırılmaktadır.

Yıldız Porselen ve Çini Fabrikası'nın kuruluşuyla ilgili olarak, ortada üç görüş bulunmaktadır. Bunlardan birincisi zamanın Fransa elçisinin, II. Abdülhamid'le yaptığı bir görüşme sırasında bu işi önermesidir. İkinci görüşse zamanın önemli devletlerinin saraylarıyla bağlantılı, porselen fabrikalarının olmasıdır. Bu fabrikalarda saraylıların ve yakın çevrelerinin ihtiyaçları için, çok özel ve gösterişli eserler üretilmektedir. Bu düşünceyle II. Abdülhamid, sarayına bağlı olarak özel eserler meydana getirecek bir porselen fabrikası kurmak istemiştir. Bu konudaki üçüncü görüşse, fabrikanın kuruluşunun doğrudan doğruya Fransa elçisinin teklifi üzerine gerçekleştiğidir. II. Abdülhamid veya zamanın devlet adamları bu konuda ön ayak olmamıştır. Bu elçi, koruduğu bir adama iş alanı sağlamak istemektedir. Bu yüzden

* Gümüşhane Üniversitesi



5- Feriköy Fes Fabrikası (*Mâlûmât*)

Hereke Fabrikası ürettiği nitelikli ürünler ile gerek yurt içinde ve gerekse yurt dışında adını duyurmuştur. Hereke Fabrikası ürünleriyle yurt dışı ve içinde açılan sergilere iştirak etmiş ve ödüller almıştır.

Levazımat-ı Umumiye-i Askeriye Bez Fabrikası

Bu dokuma fabrikası 1850 yılında Barutçubaşı Ohannes tarafından Makriköy (Bakırköy)'de Basmahane adıyla özel girişim olarak kurulmuştur.[7] Deniz kenarındaki dört katlı kârgir bir binaya yerleşen imalathane şimşir kalıplar ile bez üzerine masa baskısı yapmak amacıyla kurulmuştu. İngiltere'den getirtilen çeşitli basma desenleri burada şimşir kalıplar üzerine geçirilmiştir. Daha sonra kullanılan özgün Türk ve Arap motifleri ve renk kompozisyonundaki uyum Basmahane'nin ününü artırmıştır. Basmahane on yıllık bir çalışma döneminden sonra korunmasızlık ve Avrupa rekabeti karşısında çalışmasını sürdüremez duruma gelmiştir. 1860'ta Hazine-i Hassa'ya devredilen işletme bu idare altında altı yıl çalıştıktan sonra 1867'de Harbiye Nezareti Levazımat-ı Askeriye Dairesi'ne devredilmiş ve yalnız ordu gereksinimi için askerî tipte bez ve kumaşlar dokunmuştur. Fabrikanın ilk müdürü olan ve 14 yıl süreyle müdürlük yapmış bulunan Hassa Yüzbaşısı Hurşid Ağa döneminde ek binalar, işçiler için bekâr koğuşları ve cami yapılmıştır. 1894 yılında meydana gelen depremde büyük hasar gören fabrika onarılarak Ekim 1894'te yeniden işletmeye açılmıştır.

1900 dolaylarında fabrikada bir el tezgâhı bölümü açılmış, burada havlu, peştemal, sofra örtüleri, sedir örtüleri, perdelik kumaşlar ve benzerleri dokunmuştur. Perşembe günleri, fabrikanın nizamiye kapısı yanındaki tek katlı binalarda sergi yapılarak bu ürünler halka satılır ve ramazan aylarında da Beyazıt Camii avlusunda sergi açılırdı.

Önceleri bu el tezgâhlarına ustabaşı olan ve sonradan fabrika ustabaşılığına getirilen Bursalı Nuh Bilal Efendi, I. Dünya Savaşı sırasında geliştirdiği bir el tezgâhı ile Almanya'dan gelenlere eşdeğer nitelikte tüfek kayışı üretmiştir. 1923 yılına kadar çalışan el tezgâhları 1924'te bütünüyle kaldırılmış, 1928'de askerî fabrikalara kolan ve darphaneye dikişsiz para torbası dokumak amacıyla 40 tane el tezgâhı yeniden çalıştırılmaya başlanmış ve 1933'te el tezgâhçılığına son verilmiştir. Fabrikada ilk kadın işçiler I. Dünya Savaşı sırasında çalıştırılmaya başlanmıştır. Fabrika 51 yıl hiçbir ek ve yenileme yapılmadan çalıştıktan sonra 1921'de Askerî Fabrikalar Umum Müdürlüğü'ne geçmiş, üç yıllık bir onarım ve düzenlemeden sonra 15 Eylül 1924'te yeniden işletmeye açılmıştır. Bu tarihten önce günde yalnız 10 saat çalışarak 200 kg iplik üretip 1.000 m bez dokuyabilen fabrikanın tarak, cer, 3.200 iğli ring, çözgü ve haşıl makineleri ile donatılmasından sonra günlük dokunan bez miktarı 2.000 m olmuştur. 1926-1927 döneminde 1852 yılından beri çalışan Magdeburger Machinen Fabrik markalı yatay buhar makinesi kaldırılarak elektrik kullanılmaya başlanılmıştır. 1931'de ayrı motorlar ile çalışan 60 basit tezgâh içeren bağımsız bir dokumahane kurulmuş, hallaç makinelerinde yenileştirme yapılmış, Asa Lees marka bir grup harman, hallaç ve fitil makinesi getirtilerek hazırlama bölümü genişletilmiştir.

1925'te Sanayi ve Maadin Bankası'na devredilen fabrika 1932'de Sanayi Ofisi'ne ve beş ay gibi çok kısa bir süre sonra 1933'te 3.200 iğ, 60 dokuma tezgâhı ve 369 işçi mevcudu ile yeni kurulmuş olan Sümerbank'a bağlanmıştır. 1934'te yenileştirme ve genişletme sonucunda kurulu kapasitesi artırılmıştır. 1968'de 65 tezgâh eklenen fabrika Sümerbank Bakırköy Pamuklu Sanayii Müessesesi olarak piyasa için ürettiği hasse, flanel, tülbent, tentelik ve ham bez yanında Millî Savunma Bakanlığı gereksinimlerine yönelik olarak çalışmakta ve satışlarının büyük bölümünü bu bakanlığa yapmaktadır. Fabrika günümüzde de çevrede Basmahane olarak anılmaktadır.

7 Ömer Alageyik, "Bakırköy Bez Fabrikasının Kısa Tarihçesi", *Feshane (Mensucat Meslek Dergisi)*, 1948, yıl 1, sy. 2, s. 18-19; Apak - Aydınelli ve Akın, *Türkiye'de Devlet Sanayi ve Maadin İşletmeleri*, s. 187-189; *Cumhuriyet'in 50. Yılında Sümerbank*, s. 27-30; Dölen, *Tekstil Tarihi*, s. 419-421.

padişahla yaptığı bir görüşmede, fabrikayı kurmayı önermiş ve böylece fabrikanın kuruluş çalışmaları başlamıştır.

Bu görüşlerden hangisinin kesin etkili olduğuna dair net bir bilgi bulunmamaktadır. Fakat fabrikanın başdestekçisi olan II. Abdülhamid, sanata karşı çok ilgilidir. Kendisi marangozluğa karşı ilgi duymaktaydı. Özel atölyesinde masa, sandalye gibi iç mimari eserler yapardı. Marangozluk kadar olmasa da porselen, çini ve resme de ilgi duyar; fırsat buldukça bunları incelemekten zevk alırdı. Bu sanata ve el becerisine olan alakadar tutumu, böyle bir fabrika girişimine karşı bakışını etkilemiş olabilir. Netice olarak yabancı bir elçinin tavsiyesi etkili olsun veya olmasın, Yıldız Porselen ve Çini Fabrikası'nın kurulması fikri rahatlıkla aklına yatmış olmalıdır.

Yıldız Porselen ve Çini Fabrikası binasının mimarı Raimondo d'Aranco'dur. Fabrika binası Yıldız Sarayı'nın dış bahçesinin doğu tarafındaki yamaçlarda, küçük bir düzlük üzerinde kurulmuştur. Sarayın ünlü mimarının 1892 yılında inşa ettiği bu bina, dış görünüşüyle bir fabrikaya benzemez. Daha çok Doğu ve Batı mimari kimliğini birleştiren, pişmiş toprak malzemenin çarpıcı yorum ve görüntülerini bir araya getiren bir okul binası gibidir. Fabrikanın teknik donanım müteahhitliğini ise Fransız Louis Dat yapmıştır.

Bir fabrikanın en önemli ihtiyacı, onsuz üretimin yapılamayacağı ham maddedir. Yıldız Porselen ve Çini Fabrikası'nın ham maddesiyse, üretimde bulunduğu sürenin büyük bir kısmında yurt dışından getirilmiştir. Ham madde konusunda birinci kaynak, teknolojinin de kendisinden alındığı Fransa'dır. Öncesinde bazı faaliyetler olsa da, yerli ham madde ile üretim, ancak I. Dünya Savaşı'nın sebep olduğu yokluklarla başarılmıştır. Yurt dışından malzeme gelme imkânı kalmayınca, ülke içindeki kaynaklar araştırılmış ve o dönemdeki ihtiyaç karşılanmıştır.



1- Yıldız Çini Fabrikası (Yıldız Albümleri)

Ham maddeden sonra fabrikanın ikinci ihtiyacı ise, iş gücüdür. Ulaşılabilen kaynaklara göre fabrikada kuruluşundan Cumhuriyet'e kadar 14'ü yabancı, 59'u yerli toplam 73 çalışan tespit edilmiştir. Fabrikada çalışan yabancı uzmanların büyük çoğunluğu, Fransa'nın porselenleri ile ünlü Limoges ve Sevr şehirlerinden getirtilmiştir. Porselen üretimi için yurt dışından imalat müdürü, kalıpçı, fırıncı, flor uzmanı ve ressam-dekoratör olmak üzere beş çeşit uzman temin edilmiştir. Bunlardan en önemlisi imalat müdürüdür. Üretim sürecinin bütün aşamalarını kontrol eden imalat müdürü; porselen hamurunun hazırlanmasından, hamurun kalıplara dökülmesinden, kalıplanan malzemenin fırınlanmasından ve fırından beyaz porselen olarak çıkan mamulün nihai ürün olması için tezyinine kadar her şeyden sorumludur. Bu pozisyonda üç Fransız çalışmıştır. İlk imalat müdürü Blanche, yaklaşık bir yıl kadar fabrikada çalıştıktan sonra istifa etmiştir. Yerine imalat müdürü olan Pierre Tharet, II. Meşrutiyet'e kadar bu görevde kalmıştır. Bu pozisyon için yerli bir uzman yetiştirilemediğinden; II. Meşrutiyet sonrası yeniden açılan fabrikaya, bu müdürlük için yine Fransa'dan Mösyö Naret getirilmiştir. Fakat diğer alanlarda yerli bir uzman yetiştirilebilmiştir. Flor uzmanı ve fırıncı olarak Fransa'dan birer kişi getirilmiştir. Eylül 1897'den sonra iki uzman da, memleketlerine geri dönmüştür. Yerli çalışanlardan yerlerine eleman yetiştirilebildiği için, bir daha bu iki alanda yabancı uzmana ihtiyaç kalmamıştır. Dördüncü uzmanlık alanı olan kalıpçılıkta ise, iki yabancı uzman getirtilmiştir. Bunlardan Mösyö Tarakor, Haziran 1897'de fabrikadan ayrılırken; ikinci kalıpçı mösyö Cluzelout, I. Dünya Savaşı'nın sonuna kadar fabrika açık



6- Beykoz Kâğıt Fabrikası

KÂĞIT ÜRETİMİ

Osmanlı dönemi boyunca zaman zaman kâğıt üretimine girişilmiş olmakla birlikte bu girişimlerin yaşamları kısa sürmüş ve gerek talebin yeterli düzeyde olmaması ve gerekse Avrupa'dan gelen ithal kâğıt karşısında rekabet gücü oluşturulamaması nedeniyle bu girişimler sürdürülememiştir. Piyasada hem doğudan ve hem de batıdan gelen kâğıtlar bulunmaktaydı. XVI. yüzyılın başlarında doğudan gelen kâğıtlar haşebî, dımışkî, semerkandî, harirî semerkandî, sultanî semerkandî ve hindî gibi genellikle üretildikleri yerlere ve özelliklerine göre adlandırılmışlardır. Piyasadaki kâğıtların fiyatları tane ve 24 kâğıtlık deste üzerinden verilmekte ve kâğıtlar kalitelerine göre *a'lâ* (çok iyi) ve *ednâ* (orta) ve boyutlarına göre de büyük, orta ve küçük olarak sınıflandırılmaktadır. Kâğıt fiyatlarının genelde pahalı olduğu anlaşılmaktadır. Örneğin 1600'de bir deste Avrupa kâğıdı 8 akçe ve bir deste İstanbul kâğıdı 24 akçe ve aynı tarihte bir işçi yevmiyesi 10-12 akçe ve bir koyun 70-80 akçe olmasından hareketle, bir işçinin iki günlük yevmiyesi ile bir deste İstanbul ve üç deste Avrupa kâğıdı ve dört deste İstanbul veya 10 deste Avrupa kâğıdına bir koyun satın alınabileceği hesaplanabilmektedir. Bu fiyatlar 1600'den 1640'a kadar geçen süre içinde 1,5 kat artmıştır.

İstanbul Kâğıthanesi

İstanbul'un fethinde Kâğıthane köyünde Bizans döneminden kalma bir kâğıt imalathanesinin bulunduğu anlaşılmaktadır.[8] Bu yerin adı da bunu göstermektedir. II. Bayezid'in 911 (1505-1506) tarihli vakfiyesinde "istanbolî kâğıd"dan bahsedilmekte olması, kâğıthanenin bu tarihlerde çalışır durumda olduğuna kanıt sayılabilir. Evliya Çelebi de *Seyahatnâme*'sinde Kâğıthane köyünde burada vaktiyle bir kâğıthanenin bulunduğuna işaret etmektedir. Bu kâğıthanenin 1500'lerin başlarında işlediği biliniyorsa da faaliyetine ne zaman son verdiği bilinmemektedir. Daha sonra metruk kalan bu kâğıthanenin III. Selim döneminde (1789-1807) Mehmed Emin Behic Efendi'nin müdürlüğünde yeniden işletilmesine girişilmiş ise de 1.500 kese zarar etmesi nedeniyle faaliyetine son verilmiştir.

Yalova Kâğıthanesi

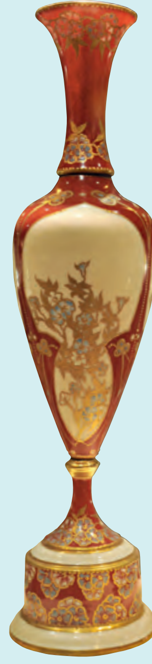
İlk Türk matbaasının kurucusu İbrahim Müteferrika Efendi matbaanın kâğıt ihtiyacını karşılamak üzere 1741'de bir kâğıthane kurulması için girişimde bulunmuştur.[9] Hotinli Arslan adında bir Musevi,

8 Osman Ersoy, *XVIII. ve XIX. Yüzyıllarda Türkiye'de Kâğıt*, Ankara 1963, s. 28-30; İsmail Güleç, "Osmanlılarda Kâğıt ve Kâğıtçılık", *Müteferrika*, 1994, sy. 1, s. 86; Mehmed Ali Kâğıtçı, *Kâğıtçılık Tarihçesi*, İstanbul 1936, s. 208-212.

9 Ersoy, *Türkiye'de Kâğıt*, s. 30-36; Güleç, "Osmanlılarda Kâğıt ve Kâğıtçılık", s. 86-87; Kâğıtçı, *Kâğıtçılık Tarihçesi*, s. 214-220.



2- Yıldız Çini Fabrikası ürünü, "Eser-i İstanbul" damgalı sürahi (İBBŞM)



3- Yıldız Çini Fabrikası ürünü vazo-çiçeklik (İBBŞM)



4- Yıldız Çini Fabrikası ürünü vazo (İBBŞM)

olduğu sürece çalışmasına devam etmiştir. Beşinci ve en geniş uzmanlık alanı olan ressam-dekoratörlükte, 7 yabancı ve yardımcı elemanlarla birlikte 19 yerli eleman çalışmıştır. Yerli sanatkârların büyük çoğunluğu Sanayi-i Nefise Mektebi'nden mezundur.

Yıldız Porselen ve Çini Fabrikası'nın üç ana üretim amacı vardı. Bunlardan birincisi sarayların porselen ihtiyacını karşılamak, ikincisi imal ettiği gösterişli parçaları diplomatik hediyeleşmede kullanmaktı. Üçüncü olarak da ilk iki amaç dışında kalan ürünleri halka satmaktı. Yıldız Porselen ve Çini Fabrikası ilk ürünlerini 1894 yılında vermeye başlamıştır. Fabrika öncelikle bir saray imalathanesi olarak çalışmıştır. Burada üretilen ilk ürünler günlük kullanıma yönelik değildir. Bunlar, daha çok büyük salonların dekorasyonunda kullanılmak ya da devletin ileri gelenleriyle Avrupa devletlerine hediye edilmek amacıyla üretilmiş sanat eserleridir. Bugün fabrikanın eserlerinin bir kısmı Topkapı Sarayı'nda; bir kısmı da TBMM Milli Saraylar Daire Başkanlığı adı altında toplanmış saray, köşk ve kasırlarda bulunmaktadır.

Çeşitli tarihlerde önemli sayılabilecek miktarlarda ürünler, sarayların kullanımı için devlete teslim edilmiştir. Bu konuyla ilgili olarak bazı istatistiki bilgiler verilebilir. 1902'de 4.237, 1903'te 3.888, 1904'te 5.702, 1905'te 5.699 ve 1906 yılında 1.432 parça porselen eşya devlete teslim edilmiştir. Fabrikanın ikinci üretim amacıysa, yaptığı gösterişli parçaları yabancı devlet adamları ve elçilere hediye olarak göndermekti. Devrin siyasi hedefleri için bir nevi bahane teşkil eden bu uygulamada; İngiliz elçilerine, Almanya imparatoruna, Rus çarına ve Amerika müzesine olmak üzere çok çeşitli makam ve kişilere hediyeler gönderilmiştir. Fabrika üretiminin üçüncü kullanım amacıysa, ihtiyaç fazlası ürünlerin halka satılmasıdır. Beyazıt Camii avlusunda ramazan aylarında açılan sergide; fabrikanın eserleri Hereke Kumaş Fabrikası'nınkilerle birlikte, satış için halkın teşhirine sunulurdu. Bu serginin haricinde halka ürün satılan ikinci yerse, İstanbul Sultanhamam'da bulunan Hereke Fabrikası'nın satış mağazasıydı.

Kaynaklar

Damlıbağ, Fatih, "Osmanlı Devleti'nde Porselen ve Çini Fabrikaları", doktora tezi, İstanbul Üniversitesi, 2011.

Kocabaş, Hüseyin, *Porselencilik Tarihi*, Bursa 1941.

Küçükerman, Önder, *Dünya Saraylarının Prestij Teknolojisi: Porselen Sanatı ve Yıldız Çini Fabrikası*, İstanbul 1987.

Önsoy, Rifat, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayii ve Sanayileşme Politikası*, Ankara 1988.

Lehistan'a [Polonya] gönderilmiş ve onun aracılığı ile üç kâğıt ustası getirtilmiştir. Lehistanlı ustalarla İbrahim Müteferrika arasında yapılan bir yıllık sözleşmeye göre kurulacak kâğıthanenin aletleri bu ustalar tarafından yapılacak ve gerekli malzeme devlet tarafından sağlanacaktı. Kendilerine dönemine göre çok yüksek bir ücret ödenecek olan bu ustalar yanlarına verilecek olan kişilere de kâğıt yapımını öğreteceklerdi. Lehistanlı ustaların yardımıyla Yalova'nın [Yalakabad] Saruhanlı [Elmalı] Köyü yakınındaki Hark Deresi üzerine tunç dibekli bir kâğıthane kurulmuştur. 1744'te faaliyete geçen bu kâğıthanede o dönemde tutulan Avrupa malı "arslan" damgalı (filigranlı) kâğıtlar taklit edilerek benzer filigranlar kullanılmıştır. Kâğıthaneye 1745'te ikinci bir su çarkının eklendiği görülmektedir. Suyollarının onarımı ve korunması ile görevlendirilen Saruhanlı köylüleri vergiden affedilmişlerdir. Son kitabını 1742'de basan İbrahim Müteferrika, bu kâğıthanenin kâğıtlarını kullanamamıştır. Bu kâğıthanenin 1760'tan sonra çalıştığına dair bilgi yoktur.

Hünkâr İskelesi (Beykoz) Kâğıthanesi

III. Selim'in girişimi ile Beykoz'da Hünkâr İskelesi yakınındaki Değirmen Ocağı mevkiinde bir kâğıthane kurulmuştur.[10] Buraya işçiler için bir fırın ile bir bakkal açılmış ve harap durumdaki bir mescit onarılmıştır. Darphane-i Âmire'ye bağlı bir kâğıt emini tarafından yönetilen bu kuruluşta Mart 1805'te üretime başlamıştır. III. Selim, 28 Ekim 1805'te kâğıthaneyi ziyaret etmiştir. Sürekli yönetici değişimi olmuş, ham madde olarak kullanılan paçavra ile hayvansal tutkal üretiminde kullanılan deri kırpıntılarının debbağlardan sağlanması konusunda her zaman sıkıntı çekilmiştir. Bu kâğıthanenin pahalı olarak ürettiği kâğıtların ancak devlete satılabilmiş olduğu ve makineleşen Avrupa kâğıt üretimi karşısında rekabet edemeyerek Nisan 1832'den sonra faaliyetine son verdiği veya bir süre daha önemsiz bir düzeyde faaliyetini sürdürdüğü anlaşılmaktadır. Bununla birlikte Osmanlı döneminde kurulan kâğıthaneler içinde en uzun süre yaşayanı olmuştur. Bu kâğıthanede en az 5 ve en çok 41 kişi çalışmış olup ortalama çalışan sayısı 28'dir. Hünkâr İskelesi Kâğıthanesi'nin ürettiği kâğıtlarda kendine özgü çeşitli filigranlar kullanılmıştır.

Hamidiye Kâğıt Fabrikası

II. Abdülhamid'in serkarîni Osman Bey'e 6 Eylül 1886'da dört yıl içinde Hamidiye Kâğıt Fabrikası adıyla bir kâğıt fabrikası kurmak ve Osmanlı ülkesindeki kâğıt üretimini 50 yıl tekelinde tutmak üzere imtiyaz verilmiş ve gümrük muafiyeti tanınmıştır.[11] Osman Bey, İngiliz sermayedarlar bularak Türkçe adı Hamidiye Kâğıt Fabrikası Şirketi ve İngilizce adı Ottoman Paper Manufacturing Co. Ltd. olan 300.000 Osmanlı altını sermayeli bir şirket kurmuş ve bu şirketin kuruluşu 10 Haziran 1890 tarihinde tescil edilmiştir. Şirketin biri İstanbul'da ve öteki Londra'da olmak üzere iki tane idare meclisi vardır. Şirketin İstanbul'daki İdare Meclisi reisi ve imtiyaz sahibinin vekili Leonidas Zarifi'dir.

Paçavra ve saman selülozundan kâğıt üretmek üzere planlanan fabrika için Beykoz'da Osman Bey'in oğlu Ali Cevad Bey'e ait olan 42 dönümlük bir arazi satın alınmış ve 19 Haziran 1890'da inşaata başlanmıştır. Fabrikanın iç donanımı ve dört kâğıt makinesi İngiltere'de bulunan Masson Scott and Co. şirketine ısmarlanmıştır. Hisse senetleri satışından gerekli sermaye elde edilemediğinden şirkete parası ödenememiş ve bu kez şirketin fabrikayı 6 ay kendi hesabına çalıştırması konusunda anlaşmaya varılmıştır. Fabrika 22 Ocak 1893'te üretime başlamış ve geçen altı ay içinde de borç ödenemediğinden olay mahkemeye intikal etmiş ve mahkeme, fabrikanın mülkiyetini Masson Scott Firması'na vermiştir. Buna göre fabrika yalnız altı ay çalışabilmiştir. Masson Scott Firması kâğıt makinesi üreticisi olduğundan kâğıt üreten müşterileri ile rekabete girmemek için fabrikayı çalıştırmayarak kendi hâline bırakmıştır. Firma 1912'de fabrikayı satışa çıkarmış ve Hamidiye Kâğıt Fabrikası Şirketi tarafından satın alınmıştır. Fabrikanın yeniden çalıştırılması için İngiltere'den uzmanlar getirilmiş ve gerekli çalışmalara başlanmıştır. I. Dünya Savaşı'nın çıkması üzerine çalışmalar durmuş ve fabrika kendi hâline terk edilmiştir. 1915'te Almanlar demir ve çelik ihtiyacını ileri sürerek fabrikadaki makineleri parçalayıp götürmüşlerdir. Böylece ileride kendi kâğıt sanayilerine rakip olabilecek bir fabrikayı ortadan kaldırmışlardır.

CAM YAPIMI

Osmanlı döneminde cam yapımının merkezi İstanbul'dur. Selçuklular döneminde Anadolu'da öne çıkan bir camcılık olmadığına göre, İstanbul'daki camcılık geleneğinin Bizans

10 Ersoy, *Türkiye'de Kâğıt*, s. 36-48; Güleç, "Osmanlılarda Kâğıt ve Kâğıtçılık", s. 87-88; Kâğıtçı, *Kâğıtçılık Tarihçesi*, s. 220.

11 Ersoy, *Türkiye'de Kâğıt*, s. 51-53; Güleç, "Osmanlılarda Kâğıt ve Kâğıtçılık", s. 89; Kâğıtçı, *Kâğıtçılık Tarihçesi*, s. 227-235.



7- Beykoz işi sürahi ve kase (İBBŞM)

camcılığının devamı olduğu söylenebilir.[12] Cam yapımına en uygun, ince ve beyaz renkli kum, Yedikule'ye "yedi merhale" uzaklıktaki Kumboğazı'ndan çıkarılmaktaydı. Camcı ve şişeci esnafı lonca biçiminde örgütlenmişti ve camdan yapılan eşyanın fiyatları devlet tarafından belirlenirdi. Bunların dışında doğrudan saray ihtiyaçlarını sağlayan devlete ait işyerleri de vardır.

Camdan yapılan eşyayı dört bölüme ayırmak mümkündür: 1) Lüks tüketime yönelik ürünler (vazo, kâse, kandil, kupa, şekerlik gibi eşyalar); 2) Gündelik kullanıma yönelik ürünler (şişeler, su kapları, kandiller, aynalar, fenerler ve benzerleri); 3) Askerî amaçlara yönelik ürünler (cam humbaralar, donanma fenerleri ve benzerleri) ve 4) Mimariye yönelik ürünler (nakışlı camlar [vitray], pencere camları, hamam fanusları ve benzerleri). Devlet tarafından cam işleyenlerin odun sıkıntısı çekmemesi, maya adı verilen eski cam kırıklarının yalnız işyeri sahiplerine satılması gibi konularda önlemler alınmıştır. III. Mustafa (d. 1757-ö. 1774) döneminde yangın tehlikesine karşı önlem olarak bütün cam işyerlerini Eğrikapı ve Tekfur Sarayı çevresinde toplamıştır.[13] XVI. yüzyılda



8- Beykoz Cam Fabrikası'nda üretilen camlar (İBBŞM)

İstanbul'da cam yapılmakla birlikte Venedik'ten de çeşitli cam eşyanın ithal edildiği bilinmektedir.[14]

III. Murad'ın (d. 1578-ö. 1595) oğlu Mehmed için 1582'de yaptırdığı sünnet düğününü anlatan *Surnâme-i Hümâyun* adlı eserde düğün dolayısıyla yapılan esnaf geçişine ilişkin, Camgerân (Camcılar) loncasının ve nakışlı cam (vitray) yapımcılarının geçişi ile ilgili iki minyatür vardır. Bunların birincisinde görülen cam fırını resmi Osmanlı dönemi cam fırınları konusunda tek belgedir.

Surnâme-i Hümâyun'daki minyatürde görülen cam fırınının ocak görevini gören alt bölümü biraz geniş tutularak fırının çevresinde bir çalışma alanı oluşturulmuştur. Bu aynı dönemde Avrupa'da kullanılan fırınlarda bulunmayan bir özelliktir. Burada fırına odun atılması için altı tane ocak ağzı bulunmaktadır. Eritme işleminin yapıldığı ikinci bölümde demir kapakları bulunan altı fırın ağzı vardır. Fırın ağızlarının demir

12 Semavi Eyice, "La en Turquie de l'époque byzantine à l'époque turque", *Annales du 4me Congrés des Journées Internationales du Verre*, Liége 1969, s. 162-182; Gönül Öney, "12-13. yüzyıl Anadolu Cam İşçiliğinde Kadeh", *I. Uluslararası Anadolu Cam Sanatları Sempozyumu (26-27 Nisan 1988)*, İstanbul 1990, s. 64-69.

13 W. E. S. Turner, "Glass Making in Turkey", *Journal of the Society of Glass Technology*, 1950, c. 34, s. 91-95.

14 Nedret Bayraktar, *İstanbul Cam ve Porselenleri*, İstanbul 1982, s. 20-23.



9- Beykoz işi bastonlar (İBBŞM)

kapaklı olması, bunları tuğla örerek kapatan Avrupa fırınlarına göre bir üstünlüktür. Kubbeli olan ve tavlama ile soğutma işlemlerinde kullanılan üst kısmın çevresinde altı tane kapaklı ağız bulunmaktadır.[15]

Evliya Çelebi, IV. Murad döneminde yapılan bir esnaf geçidini anlatırken İstanbul'da cam işleri ile uğraşanların bir dökümünü vermiştir. Bunlardan başka 70 işçinin çalıştığı "Mirî Şişehane ve Boyahanesi" ile "Camcıbaşı Kârhanesi" vardır.[16]

Tablo 1- Evliya Çelebi'ye göre cam ile uğraşanlar

Esnaf-ı şîşeciyân (cam yapanlar)	kârhane	3	105
Esnaf-ı tacirân-ı şîşe (cam satanlar)	dükkân	200	300
Esnaf-ı âyîneciyân (aynacılar)	dükkân	90	105
Esnaf-ı camciyân (cam takanlar)	dükkân	71	400
	Toplam	364	910

XVII. Yüzyılda İstanbul'da Cam Fiyatları

XVII. yüzyılın ortalarında hazırlanan bir Es'âr [Narh] Defteri bu tarihte İstanbul'da satılan cam eşyanın türleri ve bunların fiyatları konusunda ayrıntılı bilgi vermektedir. Burada *billur* ile kristal*, sırça* ile de adi cam kastedilmektedir. Piyasadaki başlıca cam eşya guruplarını şişeler, mutfak eşyaları, çiçeklikler, kandil ve fanuslar, aynalar ve pencere camları olarak gruplara ayırabiliriz.[17]

Avrupa'da olduğu gibi Osmanlılarda da kullanımı fiyatların yüksekliğinden ötürü yaygınlık arz etmeyen pencere camlarının üretimi için geliştirilen yöntem bir üfleme borusunun ucuna alınan erimiş camın şişirilerek büyük bir balon hâline getirilmesi ve daha sonra bu balonun dibinin kesilerek kalan kısmın düz bir metal levha üzerine bastırılarak düzleştirilmesine dayanır. Bu yolla en çok 120 cm çapında ve ortasında üfleme borusundan kaynaklanan bir çıkıntı (boğa gözü) bulunan bir levha elde edilir. Daha sonra bu levha, dikdörtgen parçalar hâlinde kesilir. Bu yöntem pahalı, artığı fazla ve küçük cam levhaların üretimine izin veren bir yöntemdir. Cam levhaların üretimi için daha sonra hangi tarihte ve kimin tarafından bulunduğu bilinmeyen döküm yöntemi geliştirilmiştir. Bu yöntemde erimiş cam, bir metal levha üzerine dökülerek yayılır ve üst yüzeyi bir metal silindir yardımıyla düzleştirilir. Levha daha sonra tavlama fırınında soğutulur.[18] Bu yöntemin gelişmesi sonucunda XVIII. yüzyılda içinde hava kabarcıkları bulunmayan, büyük düz ve renksiz camlar üretilmeye başlanmış ve pencerelerdeki yerini almıştır. Bu yöntemle elde edilen cam levhalar eskisine oranla daha ucuz olmakla birlikte gene de bağıl olarak pahalıdır. Düz camlar kısa sürede Osmanlı ülkesine girmiş ve XVIII. yüzyılda geniş pencereler içeren yapılar ortaya çıkmıştır. Evliya Çelebi'nin de işaret ettiği gibi evlerde pencere camı

15 Emre Dölen, "XVI. yüzyılda Osmanlı Cam Fırınları", *II. Uluslararası Türk-İslâm Bilim ve Teknoloji Tarihi Kongresi, 28 Nisan-2 Mayıs 1986, Bildiriler*, İstanbul 1986, c. 1, s. 239-249.

16 Evliya Çelebi, *Seyahatnâme*, haz. Orhan Şaik Gökyay, İstanbul 1995, c. 1, s. 288.

17 Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlılarda Narh Müessesesi ve 1640 Tarihli Narh Defteri*, İstanbul 1983, s. 204-206.

18 T. K. Derry ve Trevor Williams, *A Short History of Technology*, Oxford 1960, s. 593-596.





10- Beykoz camları (İBBŞM)

kullanımı, tavanların kiremitle örtülü olma hâli gibi zenginliğin nişanesi sayılmaktaydı.

Beykoz İşi Camlar

III. Selim döneminde Mevlevî Dervişi Mehmed Dede Venedik'te opal cam yapımını öğrendikten sonra Beykoz yakınlarındaki Çubuklu'nun İncir Köyü'nde bir imalathane açtı. İmalathanede "Beykoz işi" ve "çeşm-i bülbül" (bülbül gözü) adı verilen cam işlerinin yapılmış olduğu hikâye edilmekle beraber, burası hakkında ayrıntılı bir bilgi bulunmamaktadır. 1843'te aynı yerde bir cam imalathanesi yer almıştır. XIX. yüzyılın ortalarına doğru 1846'da Bursa Valisi Mustafa Nuri Paşa, Paşabahçe'de Cam ve Billûr Fabrikası yaptırtmış ve Avrupa'dan ustalar getirtmiştir. Bu fabrika daha sonra devletçe satın alınmış ve başına Darphane-i Âmire Nazırı Tahir Efendi tayin edilmiştir. Eldeki belgelerden bu fabrikanın en az on yıl çalıştığı anlaşılmakta, fakat ne zaman kapandığı bilinmemektedir. 1899'da bir Musevi işadamı Paşabahçe'de Fabrico Vetrani di D. Modiano Constantinopoli adı altında bir cam fabrikası kurmuştur, 1902'de bu fabrikada 500 kişi çalışmaktadır.[19] Cam konusunda XIX. yüzyılda yapılan girişimler başarısızlıkla sonuçlanmış ve sürdürülememiştir. Cumhuriyet'in ardından Boğaz'ın Anadolu yakasındaki cam fabrikası geleneği 17 Şubat 1934'te Beykoz Paşabahçe'de kurulan Türkiye Şişe ve Cam Fabrikaları A.Ş. tarafından yakın zamanlara kadar yaşatılmıştır.

19 Fuat Bayramoğlu, *Türk Cam Sanatı ve Beykoz İşleri*, İstanbul 1974, s. 19-24.

OSMANLI DÖNEMİ İSTANBUL'UNDA FİNANS

HÜSEYİN AL*
ŞEVKET KAMİL AKAR**

Giriş

Bir şehrin dar anlamda finans tarihi, finansal piyasalar ve finansal aracıların faaliyetlerini kapsar. Finansal piyasalar kısa vadeli finansmanın sağlandığı para piyasası ile uzun vadeli finansmanın sağlandığı sermaye piyasalarından oluşur. Bu piyasalarda faaliyet gösteren aracılar ise para vakıfları, sandıklar, sarraflar, poliçeciler, bankerler, bankalar, simsarlar, brokerler ve sigorta şirketleridir. Bunların içerisine muameleciler, murabahacılar, ribahorlar, tefeciler de dâhil edilebilir. Dar anlam ile yetinildiğinde İstanbul'un finans tarihini ele almak nispeten kolaydır. Ancak finans tarihi geniş anlamı ile ele alındığında aynı kolaylık görülmez. Çünkü finans tarihinin daha geniş bir perspektifte; işletme tarihi, iktisat tarihi, uluslararası ilişkiler tarihi ve siyasi tarihle yakın ilişkileri ile birlikte ele alınması gerekir. Birer işletme olarak finansal kurumların tarihi; parasal faktörlerin ekonomik büyümeye katkısı nedeniyle para tarihi; modern anlamda bankacılık kurumlarının gelişmesinden önceki finansal aracılar olan sarraflar ve bankerlerin tarihi, etnik kökenleri ve azınlık statülerinin başarılarındaki rolü; finansal aracıların politik kesimlerle ilişkileri; kamu maliyesinin ve özel sektörün finansmanı; devletin finansal sektöre müdahalesi; uluslararası finansal güçler, borçlanma ve diplomasi üzerindeki etkileri geniş anlamda finans tarihinin alanına girecektir.[1] Bu açıklamalardan sonra İstanbul'un finans tarihinin dar anlamı çerçevesinde ele alınamayacağı ortaya çıkar. Ancak geniş anlamın dikkate alınması hâlinde de şehrin finans tarihi bir bütün olarak devletin finans tarihi ile örtüşecektir. Zikredilen kısıtlar nedeniyle bu çalışmada İstanbul'un finans tarihi esas olarak dar anlamda ele alınacak, gerek görüldüğünde bu sınırın ötesine geçilecektir.



1- Fatih Sultan Mehmed devrinde İstanbul'da basılan sikkelerden biri (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)

İstanbul, fethinden Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu 1923 yılına kadar yaklaşık beş asır Osmanlı Devleti'nin başkenti ve yönetim merkezi olmuştur. Siyasi merkez olmanın finans alanına en önemli yansıması ise para darbı ve para piyasasının yönetimi nedeniyle ortaya çıkmaktadır. Türk-İslam devletleri geleneğinde siyasi hükümranlığın en önemli alameti sultanların/padişahların kendi adlarına sikke darp etmeleri ve bu yetkinin paylaşılmamasıdır. Diğer taraftan İstanbul, barındırdığı nüfus itibarıyla Osmanlı Devleti'nin en kalabalık şehridir. Nüfusun büyük

* Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu

** İstanbul Üniversitesi

1 Y. Cassis ve P. L. Cottrell, "Financial History", *Financial History Review*, 1994, sy. 1, s. 5-22.



2- II. Bayezid devrinde İstanbul'da basılan sikkeler (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)

çoğunluğu ise ücret karşılığı gerek askerî gerekse bürokrasi kadrolarında görev alanlardan oluşmaktadır. Şehrin nüfus büyüklüğü hem üretim faaliyetlerini hem de üretim ve tüketim için gerekli maddelerin temini nedeniyle iç ve dış ticaret faaliyetlerini artırmaktadır. Bütün bu faktörler ise şehir ekonomisinde para kullanımını güçlendirirken; yoğun ticari faaliyetler ticaretin finansmanı, ödeme sistemleri ve para değişim işlemlerine hayat vermektedir. Biriken servetler finansal aracılar vasıtasıyla toplumun en üst kesiminden aşağıya kredi ihtiyacı olanlara aktarılır hâle gelmektedir. Siyasi merkez ve şehir iktisadi hayatında para ekonomisinin yaygınlığının doğal sonucu ise İstanbul'da merkezî bir darphanenin, Darphane-i Âmire'nin bulunmasıdır. İstanbul'u finansal piyasalar ve aracılar açısından merkezî hâle getiren en önemli faktör ise kamu maliyesi finansmanıdır. Osmanlı merkez ordusunun giderek büyümesi devletin vergilerini daha büyük oranda nakit olarak toplamasına ve harcamaların tüm yıla yayılmasına yol açmıştır. Tarımsal bir ekonomiye sahip olması sebebiyle vergi tahsilatının yılın belli aylarına yığılması ise vergi gelirlerinin tahsil dönemlerinden önce satışlarını ortaya çıkarmıştır. İltizam, malikâne, esham, finansal aracılardan kredi, iç ve dış borçlanma senetleri vb. Osmanlı maliyesinin ihtiyaçlarından dolayı ortaya çıkan finansman yöntemleri olmuştur.

Kısaca, fetihten Cumhuriyet'e İstanbul, para darbının yapıldığı, ülke içinde kıymetli maden hareketlerine yön verildiği, para siyasetine ilişkin kararların alındığı ve uygulandığı, başta kamu maliyesi olmak üzere iç ve dış ticaretin finanse edildiği, şehir sakinlerinin kredi ihtiyacının karşılandığı ve bu tür finansal işlemleri meslek edinen finansal aracıların var olduğu en önemli finansal merkez olmuştur.

PARA PİYASASI

Bir hükümranlık ifadesi olarak darp edilen para bir simge gibi siyasi sınırların içerisinde tedavül etmekte, tebaa da bunun sayesinde efendisini tanımaktadır.[2] Siyasi anlamın ötesinde para, iktisadi ve sosyal ilişkiler açısından toplumun kullandığı ortak bir dildir. Bu tür ilişkiler içinde olan toplumun her üyesi bu dili, yani parayı öğrenmek zorundadır.[3] Özellikle para ekonomisinin daha çok şehirlere mahsus olduğu devirlerde şehrin siyasi, iktisadi ve sosyal tarihinin izlenmesinde bu unsur daha da önemli hâle gelir. Paranın istikrarı/istikrarsızlığı siyasi, iktisadi ve sosyal hayatın istikrarı/istikrarsızlığının da önemli bir göstergesi olur.

Osmanlı Devleti'nin para sistemi madenî paralara (*sikke*) dayanmaktadır. İlk kuruluşundan Türkiye Cumhuriyeti'ne kadar geçen uzun dönemde para sistemi bazı dönemlerde gümüşe (tek metal sistemi), bazı dönemlerde altın, gümüş ve bakıra (üçlü metal sistemi) ya da altın ve gümüşe (çift metal

2 Friedrich A. Hayek, *Denationalisation of Money: The Argument Refined*, London 1990, s. 28-29.

3 Fernand Braudel, *Civizilation & Capitalism 15th-18th Century: The Structures of Everyday Life, the Limits of Possible,* çev. Sian Reynolds, New York 1981, c. 1, s. 436, 471.




3- Yavuz Sultan Selim devrinde İstanbul'da basılan sikkeler (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)

sistemi) dayalı olmuştur.[4] Osmanlı Devleti gibi madenî para sistemlerini benimseyen devletlerin modern zamanlar öncesinde karşılaştıkları en büyük sıkıntı sikke arzının istikrarsızlığı ve kıtlığıdır. Vergilemenin siyasi açıdan olumsuz yanları, buna mukabil iç ve dış borçlanma araçlarının henüz gelişmeye başladığı bu devirlerde devletler hem kendilerine finansman yaratmak hem de piyasanın para ihtiyacını karşılamak için sıklıkla tağşiş işlemlerine başvurmuşlardır. Bu devirlerin diğer bir sorunu ise değerini kıymetli maden içeriğinden alan paraların sınır tanımaz bir şekilde her yerde tedavül etmesi sadece yerel paraların tedavül ettiği para alanlarının oluşamamasıdır. Üçüncü bir sorun ise paraların sıklıkla kalpazanlığa konu olması, kalpazanların yetenekleri ölçüsünde siyasi hükümranın hakkını aşındırmasıdır. Nihayetinde bütün bu faktörler çok sayıda ayar ve vezinde, yerli ve yabancı, sağlam ve mağşuş sikkelerin tedavül gördüğü para piyasalarını yönetilmesi zor, istikrarsızlığa meyilli bir alan hâline getirmiştir. Bu açıdan bakıldığında hayatını para ile idame ettiren kalabalık asker, bürokrat, memur, esnaf, tüccar, amele halktan müteşekkil payitaht İstanbul'u için istikrarlı bir para piyasasının iaşe kadar hayati bir konu olduğu ortaya çıkar.[5]

İstanbul Para Piyasasında İstikrarsızlık

Fetihten kaime uygulamasının başladığı 1840 yılına kadar İstanbul para piyasasında istikrarı tehdit eden temel unsurlar tağşiş ve kalpazanlıktır. Her iki unsur, yarattığı enflasyon ve dolandırılma nedeniyle şehir halkının yaşam konforunu bozmuştur. Kalpazanlığı önlemede yetersizlik devletin tebaaya karşı sorumluluğunu yerine getirmede itibar kaybına neden olabilir; ancak şehir sakinleri açısından temel problem devlet tarafından yapılan tağşişler nedeniyle ortaya çıkan hayat pahalılığıdır. Bu konu askerler, esnaf ve halk ile devlet arasında kronik bir gerilim noktası oluşturmuştur.[6] Osmanlı para tarihinde bilinen ilk önemli tağşiş İstanbul'un fethinden önce 1444 yılında II. Mehmed'in ilk saltanatı zamanında (1444-1446) yapılmış, sistemin temel parası olan gümüş akçe %20 oranında tağşiş edilmiştir. Asker ve halkın ciddi tepkisine neden olan bu tağşişi diğerleri izlemiştir.[7] 1585-1586'da yapılan büyük tağşiş, İstanbul'da 1589 yılında "Beylerbeyi Vakası" olarak adlandırılan ciddi bir isyana yol açmıştır. Para sistemindeki istikrarsızlığı gidermek için zaman zaman girişimlerde bulunulmuş, ancak girişilen savaşların maliyetleri paranın daha fazla tağşişine neden olmuştur. 1688 yılında bakırdan darp edilen "mankur" (*mangır*) ya da "pul" adı verilen paralar

4 Halil Sahillioğlu, "Osmanlı Para Tarihinde Dünya Para ve Maden Hareketlerinin Yeri (1300-1700)", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1978, özel sayı, s. 2-19; Şevket Pamuk, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi*, İstanbul 1999, s. 22.

5 Carlo Cipolla, *Akdeniz Dünyasında Para, Fiyatlar ve Medeniyet,* çev. Ali İhsan Karacan, İstanbul 1993, s. 13-19; Braudel, *Civizilation & Capitalism*, s. 457-464.

8 Halil Sahillioğlu, "Kuruluştan XVII. Asrın Sonlarına Kadar Osmanlı Para Tarihi Üzerine Bir Deneme", doktora tezi, İstanbul Üniversitesi, 1958, s. 226-230; Halil Sahillioğlu, "Bir Asırlık Osmanlı Para Tarihi, 1640-1740", doçentlik tezi, İstanbul Üniversitesi, 1965, s. 123-130; Pamuk, *Paranın Tarihi*, s. 210-217.

7 Pamuk, *Paranın Tarihi*, s. 51-54, 68.



4- Kanunî Sultan Süleyman devrinde İstanbul'da basılan sikkeler (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)

ciddi bir enflasyon yaratmıştır. Aynı zamanda yoğun bir şekilde kalpazanlığa konu olan bu paralar 1691 yılında tedavülden alınmak zorunda kalmıştır.[8] 1689 yılında II. Süleyman'ın saltanatı (1687-1691) zamanında akçe giderek piyasadan silinmiştir.[9] Akçenin yerine sistemin temel parası olan kuruş ise daha 100 yıllık bir süre geçmeden II. Mahmud'un saltanatının (1808-1839) ilk yılında ağırlığını %50, gümüş içeriğini ise %60 kaybetmiştir. Bu padişahın döneminde yapılan yaygın tağşiş işlemleri sonucunda kuruş da akçe gibi artık tağşiş işlemi yapılabilecek bir para olmaktan çıkmıştır.[10] Para piyasasında istikrarı tehdit eden diğer unsur kalpazanlıktı. Devlet kalpazanlık için ölüm cezası uygulamakla birlikte Osmanlı paraları üzerinde kalpazanlık faaliyetlerinin önü alınamamıştır. Yabancıların dahi Osmanlı ülkesine yönelik kalp para ticaretine soyundukları görülmüştür. Para sirkülasyonunun en yoğun olduğu İstanbul, doğal olarak, kalpazanlık faaliyetleri için her zaman önemli fırsatlar sunan bir şehir olmuştur.[11]

II. Mahmud'un saltanat döneminde İstanbul para piyasasında istikrarsızlık had safhaya ulaşmıştır. İstanbul yerli ve yabancı değişik ayar ve vezinde çok sayıda paranın tedavül ettiği bir piyasa hâline gelmiştir. Para sayısındaki çeşitlilik ve istikrarsızlık devletin piyasaya yaptığı müdahaleleri artırmış, ancak bu müdahaleler olumlu sonuçlar üretmekten uzak kalmıştır. Bu dönem, devlet tarafından uyulması için sürekli para değişim değerleri gösteren tarife cetvellerinin yaygın olduğu bir dönemdir. Tarife cetvelleri piyasada tedavül gören paraların birbirine dönüşüm değerlerinde resmî kur ve piyasa kurlarının farklılaştığı, para üzerine spekülasyonların yoğunlaştığı bir dönemi yansıtmaktadır. Dış ticaret hacminin giderek artış göstermesi devlet açısından para piyasasında yeni sorunları gündeme getirmiştir. Osmanlı paralarının istikrarsızlığı buna mukabil yurt dışına yapılacak ödemelerin sağlam paralar ile yapılmak zorunda olması kambiyo istikrarı uygulamasına ihtiyacı artırmıştır. Bu talep büyük oranda dış dünya ile ticari ilişkileri bulunan İstanbul'daki tüccar zümresinden gelmiştir. Sorunun çözümü ise mevcut sisteminin reforma tâbi tutularak uluslararası piyasalarla uyumlu ve istikrarlı para sisteminin oluşturulmasında yatmaktadır. İstanbul'daki sefaretlerin de bu yöndeki talepleri 1844 para reformuna ilişkin çalışmaların 1830'lu yıllardan itibaren başladığını göstermektedir.[12]

8 Halil Sahillioğlu, "Bakır Para Üzerine Bir Enflasyon Denemesi (H.1099-1103/1687-1691)", *Türk Numizmatik Derneği Bülten*, 1982, c. 10, s. 11-25.

9 Sahillioğlu, *Bir Asırlık Osmanlı Para Tarihi*, s. 102-104; Pamuk, *Paranın Tarihi*, s. 156-161.

10 Pamuk, *Paranın Tarihi*, s. 210-217; Haydar Kazgan, "2. Sultan Mahmut Devrinde Enflasyon ve Darphane Amiri Kazaz Artin", *Toplum ve Bilim*, 1980, sy. 11, s. 120-125.

11 Hüseyin Al, "Küçük Kârlar Peşinde: Kalpazanlar ve Devlet", *Active Bankacılık ve Finans Dergisi*, 2011, sy. 70, s. 10-15; Şevket Pamuk, "In the Absence of Domestic Currency: Debased European Coinage in the Seventeenth-Century Ottoman Empire", *The Journal of Economic History*, 1997, c. 57, sy. 2, s. 354-362; Carlo Cipolla, *Neşeli Öyküler*, çev. Tülin Altınova, İstanbul 2000, s. 26-31.

12 Şevket Kâmil Akar, Hüseyin Al ve Kaya Bayraktar, *Osmanlı Finans Sisteminde Çağdaşlaşma: Para, Banka ve Borsa Alanında Gelişmeler (1840-1875)*, TÜBİTAK Proje No: 108K571, İstanbul 2012, s. 269-272, 287.





5- II. Selim devrinde İstanbul'da basılan sikkelerden örnekler (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)

Tanzimat Fermanı'nın ilanı (3 Kasım 1839) sonrasında para reformunu gerçekleştirmek isteyen hükûmetin bu girişimi reformların finansmanı için esham kaimesi ihracına karar verilmesi nedeniyle tam olarak başarıya ulaşamamıştır. Devlet tarafından bazı ödemelerde kabul edilmesi nedeniyle ilk kâğıt para olarak da değerlendirilen, ancak üzerinde faiz bulunması nedeniyle iç borçlanma senedi niteliği ağır basan kaimeler 1840 yılında İstanbul piyasasına münhasır olarak ihraç edilmiştir. Kısa bir süreli finansman ihtiyacı sonrasında mevcutların tedavülden alınması, yenilerinin de ihraç edilmemesi düşünülen kaime, devletin mali imkânları bunu gerçekleştirmeye yetmediği gibi finansman ihtiyacı duyuldukça başvurulan bir araç hâline gelmiştir. Kaimelerin faiz maliyetinin yükselmesi, giderek faiz oranlarının düşürülmesine yol açmış, 1851 yılından itibaren faizsiz kaimeler ihraç edilmiştir.[13] Diğer taraftan 1844 yılında uygulamaya konulan *Tashih-i Ayar Kararı* ile madenî para reformu yapmayı hedefleyen hükûmet, II. Mahmud döneminde darp edilen beşlik ve altılık olarak adlandırılan *meskûkât-ı mağşûşe*nin tedavülden alınması için gerekli olan 4.000.000-5.000.000 sterlin tutarındaki bir finansmanı sağlayamamıştır. Bunun da ötesinde




6- IV. Murad devrinde İstanbul'da basılan sikkelerden örnekler (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)

13 Ali Akyıldız, *Para Pul Oldu: Osmanlı'da Kâğıt Para, Maliye ve Toplum*, İstanbul 2003, s. 41-54, 64-73; Roderic H. Davison, "The First Ottoman Experiment with Paper Money", *Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071-1920)*, ed. Halil İnalcık ve Osman Okyar, Ankara 1980, s. 243-251; Yavuz Cezar, *Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi (XVIII. yy.dan Tanzimat'a Malî Tarih)*, İstanbul 1986, s. 298; Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul 2000, s. 194.







7- III. Ahmed devrinde İstanbul'da basılan sikkelere örnekler (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)



8- Sultan İbrahim devri sikkelerinden biri (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)



9- IV. Mustafa devrinde İstanbul'da basılan bir sikke (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)

hükûmetin mali yönden finansmana ihtiyaç duydukça kaime emisyonuna gitmesi İstanbul para piyasasını tam anlamıyla bir spekülasyon ve kargaşaya sürüklemiştir.[14] Piyasada çok sayıda muhtelif vezin ve ayarda madenî para bulunduğu gibi tam olarak tedavül hacmi kestirilemeyen kaimenin madenî paralar karşısındaki değeri günbegün değişir hâle gelmiştir. Kırım Savaşı'nın kamu maliyesinde yarattığı dengesizlikler hem kaimelerin hem de *meskûkât-ı mağşûşe*nin piyasadan çekilmesini ertelediğinden İstanbul para piyasasında ciddi sıkıntılar yaşanmıştır. 1860 yılında girişilen Mirés borçlanmasının gerçekleştirilememesi para piyasasının çöküntüye uğramasına neden olmuş, 1861 yılında önce Londra ve Marsilya'dan başlayarak İstanbul'a uzanan ciddi bir ticari kriz yaşanmış, çok sayıda tüccar, zincirleme bir şekilde iflas etmiştir.[15] Bu kriz henüz yatışmaya yüz tutarken aynı yılın Aralık ayında İstanbul, ilk modern

14 Akar, Al ve Bayraktar, *Osmanlı Finans Sisteminde Çağdaşlaşma*, s. 379; Akyıldız, *Para Pul Oldu*, s. 135-137.

15 Hüseyin Al ve Şevket Kamil Akar, "Osmanlı Maliyesinde Kısır Döngü ve 1861 Ticarî Krizi", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 2008, sy. 18, s. 67-72.



10- II. Mahmud devrinde İstanbul'da basılan sikkeler (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)



11- III. Selim devrinden basım yeri "İslambol" yazılı sikkeler (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)



12- 100 kuruşluk altın para (BOA, TŞH, nr. 9)

finansal krizle tanışmıştır. Çeşitli söylentilerin yayılması ile kaimenin kuru 400 kuruş gibi daha önce görülmedik bir düzeye yükselmiş, halk fırınlara



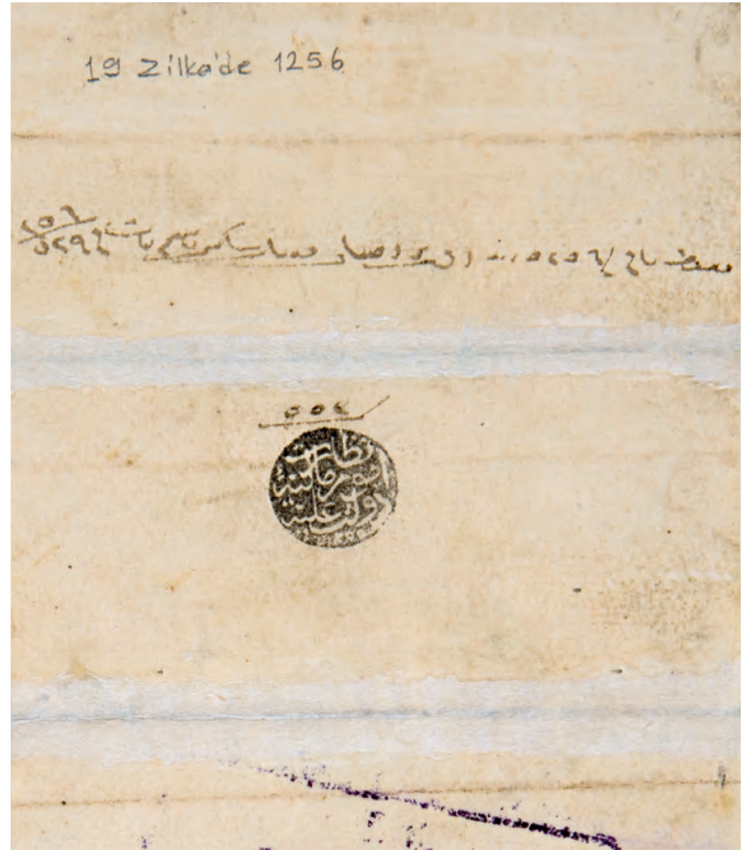
13- Sultan Abdülmecid devrinde İstanbul'da basılan sikkelere örnekler (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)

hücum etmiş ve sokak kavgalarına şahit olunmuştur. Hükûmet bu krizde fesadın kaynağı olarak gördüğü Valide Hanı, Balıkpazarı, Varakçılar Hanı ile Havyar Hanı ve etrafında bulunan sarraf dükkânlarını kapatarak, izinsiz sarraflık yapanları tutuklamıştır. Halkın para değişim ihtiyaçlarının karşılanması için Nuruosmaniye, Şehremaneti, Galata ve Beşiktaş'ta bürolar açılmıştır. İstanbul para ve sermaye piyasasının kalbi olarak değerlendirilebilecek Havyar Hanı bir müddet kapalı kalmıştır.[16]

1861 krizi devletin para ve sermaye piyasaları için düzenlemeler getirmesine neden olmuştur. Köşe sarrafları, murabaha ve borsa işlemlerine yönelik hazırlanan düzenlemelerden ilk ikisi hayata geçirilirken borsa düzenlemesi taslak olarak kalmıştır. 1862 yılında para piyasalarında ana

16 Hüseyin Al ve Şevket Kamil Akar, "Söylentinin Gücü: İstanbul'da Büyük Panik ve 1861 Finansal Krizi", *Tarih ve Toplum Yeni Yaklaşımlar*, 2008, sy. 7, s. 39-57.





14a b- Sultan Abdülmecid mühürlü 250 kuruşluk kâime (kâğıt para). El yazısıyla hazırlanmış ilk kaime örneklerindendir (12 Ocak 1841). (BOA, TŞH, nr. 149)

istikrarsızlık kaynağı olan kaimenin çekilmesi, 1863 yılında millî banka imtiyazını alan Bank-ı Osmanî-i Şâhâne'nin (Osmanlı İmparatorluk Bankası) İstanbul'da faaliyete başlaması, köşe sarrafları ve murabaha nizamnamelerinin çıkarılması yine de para piyasasının düzene kavuşmasını sağlayamamıştır. Hatta Bank-ı Osmanî-i Şâhâne'nin ilk banknotlarını tedavüle çıkardığı gün, bu kâğıt paraların da kaimeler gibi karşılıksız olduğuna yönelik çıkarılan söylentiler bankaya hücuma neden olmuştur. Banka, güçlü rezervleri sayesinde bu krizi aşmış, ancak banknot ihracı İstanbul'da uzun süre düşük seviyelerde kalarak başarısız olmuştur.[17]

İstanbul'da Ufaklık Para Sorunu

1863 yılından sonra İstanbul para piyasasındaki karışıklık belli dönemlerde yoğunlaşarak devam etmiştir. Özellikle 1870'li yıllarda para piyasasındaki dalgalanmalar daha şiddetlenmiştir. Bu dönemde piyasanın temel spekülasyon malzemesi halkın ufaklık para ihtiyacı için darp edilen bakır paralardır. Bakır para spekülasyonu köşe sarrafları ve Galata bankerlerinin yeni bir kumar aracı hâline gelmiş, devletin müdahaleleri yetersiz kalmıştır. 1875 yılında borç ödemelerinin durdurulması, arkasından Rus Savaşı'nın (1877-1878) başlaması ve hükûmetin Bank-ı Osmanî-i Şâhâne'nin izni çerçevesinde kaime ihracına gitmesi, 1862 yılı öncesinde yaşanan olayların bir benzerinin tekrar yaşanmasına yol açmıştır. Kaime fiyatlarının sürekli dalgalanması, gündelik iktisadi hayatın en önemli parçası olan ufaklık paranın ortadan kaybolması, hükûmetin, halkın ufaklık para ihtiyacını karşılamakta zorlanması ve esnafın bu dalgalanmalardan kendini korumak için sürekli fiyat değiştirmesi tüketicinin zarara uğramasına neden olmuştur. Hükûmet ekmek fiyatlarına müdahale ederek, satış fiyatının belirli seviyede sabit tutulması karşılığında fırıncıları sübvanse etmek zorunda kalmıştır. Bazı kişi ve kurumlar ise ufaklık para ihtiyaçları için teneke, bilet vb. şekilde para-bilet bastırma yoluna gitmiştir.[18] Savaşın bitmesi ile birlikte hükûmet tekrar para piyasasını düzenlemeye girişmiştir. 1844 para

17 Kaya Bayraktar, "Osmanlı Bankasının Merkez Bankası Fonksiyonu (1863-1875)", *Ekonomi Bilimleri Dergisi* (online), 2011, c. 3, sy. 1, s. 93-94 (www.sobiad.org/eJOURNALS/dergi_EBD).

18 Hüseyin Al, "Tanzimat Döneminde Ufaklık Para Sorunu (1839-1879)", *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 2011, c. 3, sy. 1, s. 74-76; Akyıldız, *Para Pul Oldu*, s. 256-274, 287-294.

reformunun uygulamaya konulduğu günden 1881 yılına kadar meskûkât-ı mağşûşenin tedavülden alınamaması, halkın zararına olacağı gerekçesiyle nominal değerinden işlem görmeye devam etmesine izin verilmesi hükûmet açısından zarar doğuran bir süreç hâline gelmiştir. Zira spekülasyonlarla halkın elinden sağlam paralar alınmış, vergi ödemeleri büyük oranda meskûkât-ı mağşûşe ile yapılır hâle gelmiştir. Buna mukabil dış borç ödemelerinin sağlam para ile yapılmak zorunda kalması, devletin katlanmak zorunda kaldığı kur farkını önemli oranda artırmıştır. Diğer taraftan altın-gümüş paritesinin dünya piyasalarında 1873 yılından itibaren gümüş aleyhine değişmeye başlaması devlet açısından sorunu daha da ağırlaştırmıştır. Örneğin, zikredilen yıl öncesinde 1:16 olan altın-gümüş paritesi, 1888 yılında 1:22, 1898 yılında ise 1:35 seviyelerine yükselmiştir.[19]

Bütün bu faktörler hükûmetin radikal kararlar almasına yol açmış¸ 1880 yılı başlangıcında piyasada tedavül eden meskûkât-ı mağşûşenin artık nominal değerleri ile değil, gerçek metal değerleri ile kabul edileceği ilan edilmiştir. Yeni düzenleme çerçevesinde Osmanlı lirası para sisteminin birim parası hâline getirilirken, çift metal sisteminden topal altın para sistemine geçilmiştir.[20] Ancak tedavülde eski dönemden kalma çok sayıda gümüş paranın bulunması ve bunların tamamen tedavülden çekilerek yerine yeni sisteme uygun paraların sürülmemesi para piyasasındaki karışıklığın sürmesine neden olmuştur. Sistemin esas parası ile diğer paralar arasında muhtelif değişim değerlerinin bulunması halkın zararına işleyen bir süreç yaratmıştır. Ufaklık para sıkıntısı gündelik iktisadi hayatı pahalılaştıran bir unsur olarak devam etmiştir. 1908 yılında İttihat ve Terakki Hükûmeti'nin göreve başlaması ile para piyasasının düzenlenmesi konusu tekrar gündeme gelmiştir. 1909 yılında kurulan Islahat-ı Meskûkât Komisyonu'nun çalışmaları çerçevesinde yabancı uzmanlara hazırlattırılan raporun önerileri 1844 para reformunun temelinde yatan faktörlerden farklı değildir. Para sisteminin sadeleştirilmesini hedefleyen bu öneriler, meskûkât-ı mağşûşenin tedavülden alınmasını önermiştir. Öncelikle İstanbul'dan başlanılarak halkın elindeki bu türden paraların oluşturulacak mübadele sandıkları vasıtasıyla tedavülden çekilmesi tavsiye edilmiştir.

19 Akar, Al ve Bayraktar, *Osmanlı Finans Sisteminde Çağdaşlaşma*, s. 378-379; Hazım Atıf Kuyucak, *Para ve Banka*, İstanbul 1939, c. 1, s. 162.

20 Akar, Al ve Bayraktar, *Osmanlı Finans Sisteminde Çağdaşlaşma*, s. 378-379; Pamuk, *Paranın Tarihi,* s. 235-236.



15a- 1 kuruşluk kaime (1877) (BOA, TŞH, nr. 174)



15b- 1 kuruşluk kaime (1877) (BOA, TŞH, nr. 174)

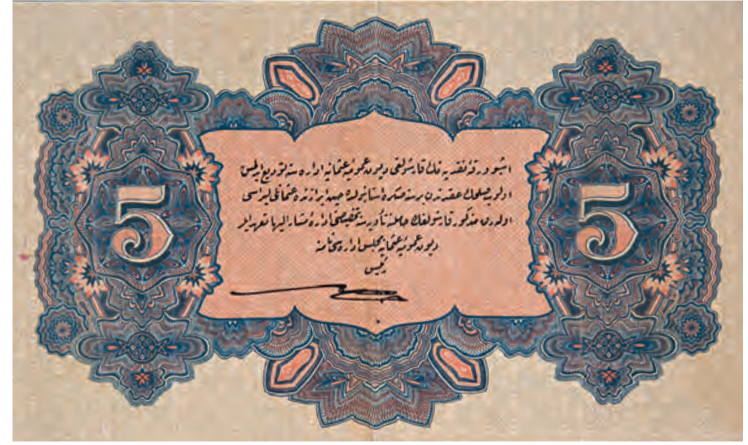
Ancak siyasi konjonktürün önerilen para reformunun gerçekleştirilmesine uygun olmaması, I. Dünya Savaşı'nın (1914-1918) finansmanı için tekrar kaime uygulamasına gidilmesi önceki dönemlerde olduğu gibi para piyasasını tam bir karmaşaya itmiştir. Hükûmet savaşın ortasında, 8 Nisan 1916 tarihinde komisyonun önerilerini uygulamaya koyarak *Tevhîd-i Meskûkât Kanunu*'nu yürürlüğe koysa da, savaşın ortamı nedeniyle para piyasasındaki sorunlar çözülememiştir. Her savaş döneminde olduğu gibi İstanbul halkının temel sıkıntısı ufaklık para ihtiyacı ve fiyat dalgalanmalarıdır. Savaş nedeniyle madenî paranın toplanıp saklanması piyasanın kâğıt para ile dolmasına neden olmuştur. Hükûmet bu durumda halkın ufaklık para ihtiyacını karşılamak için ufak kupürlü kâğıt paralar, hatta posta pulları basma yoluna gitse de para piyasasındaki sorunlar Cumhuriyet dönemine kadar sürmüştür.[21]

21 Akyıldız, *Para Pul Oldu*, s. 308-329, 365-407.


16- "Kâime-i Devlet-i Aliyye" filigranlı kağıt (BOA, TŞH, nr. 92)



17a- 1915 tarihli 5 Osmanlı lirasının ön yüzü (BOA, TŞH, nr. 2)


17b- 1915 tarihli 5 Osmanlı lirasının arka yüzü (BOA, TŞH, nr. 2)

Darphane-i Âmire

İstanbul'u para piyasası yönünden önemli kılan diğer bir husus ise Darphane-i Âmire'nin *Dersaadet'te* bulunmasıdır. Madenî para sistemlerinin hâkim olduğu XIX. yüzyıla kadar geçen uzun sürede para darp teknolojisinde önemli bir değişiklik yaşanmamıştır. Geleneksel para darp teknolojisi ise diğer devletlerde olduğu gibi darphanelerin coğrafi olarak tek bir merkez yerine kıymetli madenlerin çıkarıldığı ya da ticaret hacminin yoğunlaştığı merkezlere dağılmasını gerektirmiştir.[22] Genel olarak darphanelerin temel fonksiyonu istikrarlı bir şekilde sikke arzının sağlanmasıdır. Darphane-i Âmire'nin esas fonksiyonu parasal ekonominin gelişkin olduğu başkent İstanbul için para arzını sağlıklı ve istikrarlı bir şekilde sağlayabilmesidir. Bunun ötesinde, millî para reformlarının gerçekleşmeye başladığı XIX. yüzyıla kadar bu kurumun makroekonomik hedefler doğrultusunda ülke para politikasının yönetildiği bir merkez olmadığının da altı çizilmelidir.[23] Diğer taraftan Darphane-i Âmire, İstanbul'da faaliyet gösteren en büyük devlet işletmelerinden biridir. Para darp süreci üretim öncesi, üretim aşaması ve üretim sonrası aşamalarıyla çok değişik meslek kollarının bir arada bulunmasını sağlamakta, İstanbul'da mesleki çeşitliliği zenginleştirmektedir.[24]

Fetihten sonra darphanenin ilk olarak hangi semtte faaliyete geçtiğine dair değişik bilgiler vardır. Örneğin, Evliya Çelebi'ye göre ilk darphane binası Beyazıt civarında bulunan yıkılmış bir kilisenin yerine inşa edilmiştir. Başka bir kaynakta ise ilk para basımının Beşiktaş ve Çemberlitaş'ta bulunan ufak imalathanelerde gerçekleştirildiği ve darphanenin, atölyelerinde 1596 yılında 1.000 kişinin çalıştığı daha muntazam bir yapıya kavuştuğu belirtilmektedir. Halil Sahillioğlu da

22 Sahillioğlu, "Osmanlı Para Tarihi", s. 241-248.

23 Akar, Al ve Bayraktar, *Osmanlı Finans Sisteminde Çağdaşlaşma*, s. 261-262.

24 Bülent Kulüp, "19. Yüzyılın İlk Yarısında Darphane-i Âmire ile İlgili Düzenlemeler (120, 143 ve 165 Nolu Darphane Defterleri)", yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, 2010, s. 11-13; Sahillioğlu, "Osmanlı Para Tarihi", s. 249-251; Ömerül Faruk Bölükbaşı, "XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Darphâne-i Amire", doktora tezi, Marmara Üniversitesi, 2010, s. 35-69.

1690 yılında bakır "mankur" darbının Beyazıt Camii yanında bulunan eski darphanede gerçekleştirildiğini zikretmektedir. Buradaki darphanenin yetersiz kalması üzerine Tavşantaşı adlı mahalde yeni bir darphane inşa edilmiştir. Darphane-i Âmire daha sonra 1727 yılında yapımı tamamlanan Topkapı Sarayı bahçesinde Aya İrini Kilisesi'nin yanındaki yerine taşınmıştır. 1843 yılında yapılan para reformu sonrasında darphane Maliye Nezareti'ne bağlı Meskûkât-ı Şâhâne İdaresi'ne dönüşmüş, Cumhuriyet'in ilanı ile Darphane-i Millî adını almıştır.[25]

FİNANSAL ARACILAR

Modern finansal aracılar olarak bankaların ortaya çıkmasından önce toplumların mevduat, kredi ve diğer finansal hizmetleri muhtelif finansal aracılar tarafından yerine getirilmiştir. Bu aracıların isimleri zaman ve mekâna göre farklı adlandırmalar içerseler de gördükleri fonksiyonlar benzerdir. Örneğin, bunlar arasında en bilineni olan sarraflar (*money-changers*) bütün coğrafyalarda olduğu gibi Orta Çağ İslam dünyasında[26] ve onun devamı olan Osmanlı Devleti'nde de önemli finansal aracılardır. Bunun yanında sadece İslam dünyasına, belki de sadece Osmanlı Devleti'ne has finansal aracılar da vardır. Para vakıfları bu türün en bilinen örneğidir. Vakıf mal varlığının nakit para da olabileceğine dair hukuki yorum sonucu oluşturulan bu vakıflar işleyiş açısından tipik bir kredi kurumudur. İstanbul'da önemli sayıda para vakfı kurulmuş ve toplumun kredi ihtiyacını karşılamıştır. Benzer şekilde dayanışma ilkesine dayanılarak kurulan ve üyelerine yönelik hizmet veren avarız sandıkları, yeniçeri orta sandıkları, eytam sandıkları, esnaf sandıkları da para vakfı uygulamasının değişik örnekleri olarak sayılabilir.[27] Bunlardan avarız sandıkları dışında kalanlar kalabalık asker, esnaf ve yetim nüfus barındıran İstanbul'da faaliyet alanı bulmuşlardır. Ayrıca şehirlerarası ödeme transferlerini gerçekleştiren poliçeciler ile yüksek faiz oranları ile işlem yapan muameleciler, murabahacılar, ribahorlar, tefeciler de finansal aracılar içerisinde düşünülmelidir.[28] Diğer taraftan fetihten önce Venedik, Cenova vb. İtalyan şehir devletlerine ait tüccarların Galata bölgesine yerleşik olduğu unutulmamalıdır. Modern bankacılık faaliyetlerinin ilk ortaya çıktığı İtalyan şehir devletlerine ait finansal kuruluşların fetihten önce İstanbul'da faaliyet gösterdikleri anlaşılmaktadır.[29] Fetihten sonra verilen ahitname ile faaliyetlerine izin verilen yabancı tüccarların sayesinde bu tür kuruluşların faaliyetlerinin de devam ettiği düşünülebilir.

Sarraflar

İstanbul'da faaliyet gösteren en önemli finansal aracıların başında sarraflar gelmektedir. İstanbul'un Osmanlılar tarafından fethedilmesi iktisadi hayatta kısmi bir duraklamaya yol açsa da, Fatih Sultan Mehmed'in verdiği teminatlar ve tanıdığı imtiyazlar şehrin kısa sürede toparlanmasını sağlamıştır. Fetihten hemen sonra Van ve Bitlis'ten bir grup Ermeni ile XV. yüzyılın sonlarına doğru İspanya ve Portekiz'den sürgün edilen Yahudilerin bir kısmının İstanbul'a yerleştirilmesi bu canlılığı artırmıştır.[30] Özellikle Galata bölgesi önceki dönemde kazandığı uluslararası ticaret merkezi rolünü fetihten sonra da sürdürmüştür. Galata semtinden hareketle burada bulunan finansal aracıların "Galata sarrafları" olarak adlandırılması bu bölgenin finansal işlemlerin gerçekleştirildiği bir merkez olduğunu açıkça göstermektedir.[31]

Sarrafların faaliyetlerine ilişkin en eski kayıtlardan birinin 1481-1485 yıllarına ait bir mültezim zimmet defteri olması bunların olağan faaliyetleri yanında kamu maliyesi içindeki rollerinin erken tarihlerde başladığını gösteriyor. Zikredilen defterde iltizam bedelini ödeyemeyen isimlerin önemli bir kısmı Yahudi sarraflardır. Mevcut kayıtlara göre Yahudi sarrafların iltizam sistemindeki etkinlikleri II. Selim'in saltanatının sonlarına kadar devam etmiştir. İzleyen dönemlerde ise Rum ve Ermeni sarrafların nüfuzu artmıştır. Mora İsyanı (1821) sonrasında Yunanistan'ın bağımsızlığının tanınması (1830) Rum

25 Necdet Sakaoğlu, "Darphane", *İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul 2010, s. 327-328; Vural Sözer, "Madenî Para Fabrikası: Darphane'nin Tarihi", *Hayat Tarih Mecmuası*, 1968, c. 1, sy. 6, s. 25; Cezar, *Osmanlı Maliyesinde Bunalım*, s. 98-99, 237-239, 262-264, 290-291.

26 Abraham L. Udovitch, "Bankers without Banks: Commerce, Banking, and Society in the Islamic World of the Middle Ages", *The Dawn of Modern Banking*, New Haven 1979, s. 255-273.

27 Tahsin Özcan, *Osmanlı Para Vakıfları Kanuni Dönemi Üsküdar Örneği*, Ankara 2003, s. 10-15, 79-87.

28 Süleyman Kaya, "XVIII. Yüzyıl Osmanlı Toplumunda Kredi", yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi, 2003, s. 83-92.

29 Reinhold C. Mueller, *The Venetian Money Market: Banks, Panics and the Public Debt, 1200-1500*, Baltimore 1997, s. 84-87, 211-212.

30 Zafer Toprak, "Osmanlı Devleti'nde Para ve Bankacılık", *TCTA*, III, 760.

31 Haydar Kazgan, *Galata Bankerleri*, İstanbul 1991, s. 2-3.

DARPHANE-İ ÂMİRE

ÖMERÜL FARUK BÖLÜKBAŞI*

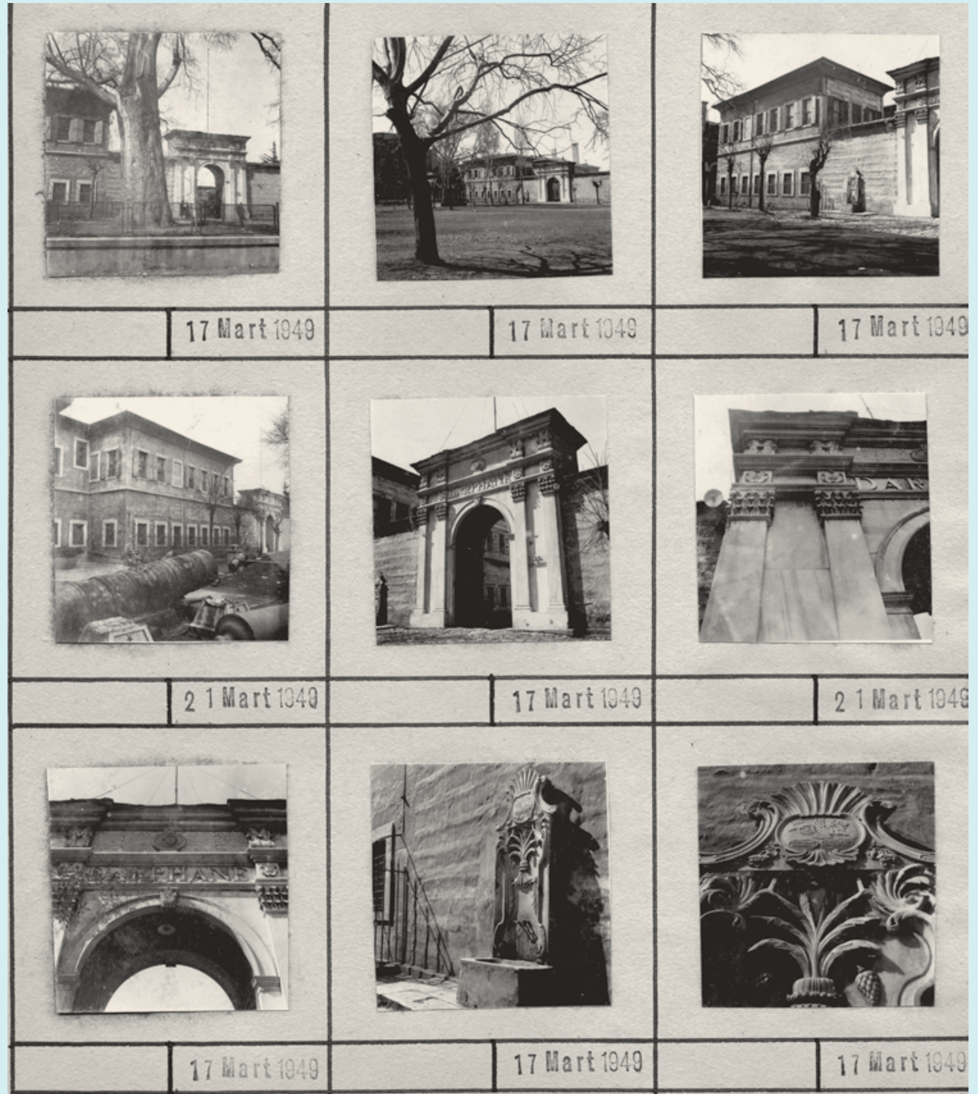
Büyük bir imparatorluğun payitahtı olarak tarih sahnesine çıkan İstanbul'un en köklü kurumlarından birisi Darphane'dir. Uzun asırlar boyunca Doğu Roma sikkeleri basılan İstanbul'da, Fatih Sultan Mehmed tarafından fethedilmesini müteakiben Osmanlı sikkeleri basılmaya başlanmıştır. İstanbul Darphanesi bu tarihten Osmanlı Devleti'nin yıkılmasına kadar önemini korumuş ve faaliyetlerini sürdürmüştür. Devletin merkezî darphanesi olduğu için "Darphane-i Âmire" olarak adlandırılan İstanbul Darphanesi, Tanzimat sonrasında genellikle "Meskûkât-ı Şâhâne İdaresi" şeklinde anılmıştır. İstanbul Darphanesi'nde basılan sikkelerde darp yeri ise *Konstantiniyye*, *İslambol*, *Darülhilafe* gibi adlandırmalarla gösterilmiştir.

Osmanlı tarihinin siyasi, iktisadi ve mali gelişmeleriyle birlikte değerlendirildiğinde Darphane-i Âmire'nin tarihi üç döneme ayrılarak incelenebilir: İlki, fetihten sonra başlayıp XVII. yüzyılın sonlarına kadar devam eden geleneksel dönem (1453-1687); ikincisi Darphane ve para reformunun ardından başlayıp Tashih-i Sikke'ye kadar süren mihanikî darp usulünün hâkim olduğu dönem (1687-1844); üçüncüsü Tashih-i Sikke'den saltanatın ilgasına kadar devam eden modern dönem (1844-1922). Bu üç dönemde Darphane'nin teşkilat yapısı, darp teknolojisi ve bastığı para türleri birbirinden büyük farklılıklar taşımıştır.

Geleneksel Dönem (1453-1687)

İstanbul'un fethinin ardından Darphane'nin faaliyetlerine nasıl ve tam olarak ne zaman başladığı bilinmemektedir. Ancak Osmanlı siyasi kültüründe sikke darbının taşıdığı önem göz önünde bulundurulursa Darphane'nin faaliyete geçirilmesi hususunda aceleci davranıldığı düşünülebilir. Bu dönemde Darphane-i Âmire, Beyazıt civarında hizmet vermiş, oldukça basit bir teknikle para basmıştır. Söz konusu yöntemde altın ve gümüş, öncelikle potalarda eritiliyor, içine gereği kadar ayar katıldıktan sonra kalıplara dökülüp çubuk şekline getiriliyordu. Çubuklar gerekli inceliğe gelene değin yassılaştırılıp sonra sikke çapı uzunluğunda kareler hâlinde kesiliyor, *kehle* olarak adlandırılan bu kare hâlindeki pullar, köşeleri kırpılarak daire şekline sokuluyordu. Ardından sikkezenlere teslim edilen pullar, kalıplar arasına konulup çekiçleniyor, böylelikle pulların iki yüzüne gerekli yazı ve şekiller nakşedilmiş oluyordu. Bu usulle Darphane'de altın *sultanî*, bakır *mangır*, gümüş *akçe* ve *pâre* basılmıştır.

Darphane-i Âmire'de para basımı ya devlet görevlilerinin yönetiminde ya da özel teşebbüs vasıtasıyla gerçekleştiriliyordu. Daha doğru bir ifadeyle Darphane iltizamla veya emaneten idare ediliyordu. İltizam usulünde darphaneler mukataa olarak belli bir müddet için işletilmek üzere müteşebbislere ihale ediliyor,



1- Darphane binasının 1949 yılındaki hâlini gösteren fotoğraflar (İBB, Encümen Arşivi)

* Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi



18- Sarraf terazisi (İBBŞM)

sarrafların İstanbul'da güç kaybına uğramalarına neden olmuş, bu boşluk Ermeni sarraflar tarafından doldurulmuştur. 1839 yılında Tanzimat Fermanı'nın ilan edilmesi ile iltizamın kaldırılması sarrafların parlak dönemlerini sona erdirmiştir. Hatta iltizam sisteminin kaldırılması sarraflığın kaldırıldığı şeklinde algılanarak İstanbul'da halkın sarraf dükkânlarına hücumuna neden olmuştur. 1842 yılında tekrar iltizam sistemine dönülmesi ile İstanbul'daki büyük Ermeni sarraflar işbirliğine yönelerek Rumeli ve Anadolu kumpanyalarını kurmuşlar, 1852 yılına kadar Tanzimat'ın uygulandığı bölgelerde vergi tahsilini üstlenmişlerdir. 1860 yılına gelindiğinde ise sarraf gedikleri ortadan kaldırılmıştır.[32] Bu gelişmeler sonrasında ise büyük sarrafların Osmanlı maliyesindeki rolleri azalmaya, Galata bankerleri ve yeni kurulmaya başlayan modern bankacılık kurumlarının önemleri ise artmaya başlamıştır. Sarraflık mesleği ise artık asli fonksiyonu olan para değişim faaliyetine yani köşe sarraflığı olarak devam etmiştir. Köşe sarraflığı kurumunun resmî bir şekilde ortaya çıkması ise Darphane-i Âmire'nin Tanzimat Dönemi ile birlikte finansal sistem içerisindeki merkezî rolünün azalmasıyla paralellik arz eder. Tanzimat'la birlikte kaime uygulamasının başlaması, meskûkât reformu çerçevesinde yeni paraların basılması, buna mukabil eski Osmanlı paralarının piyasadan çekilemeyerek tedavüle devam etmesi şehir halkının para değişim ihtiyacını artırmıştır. Darphane-i Âmire bünyesinde çalışan zahirecilerin/mübayaacıların Tashih-i Ayar uygulamasından (1844) sonra işsiz kalmaları, eski mesleklerinin devamı olarak İstanbul'un muhtelif semtlerinde para değişim işine yönelmelerine neden olmuştur. Ancak sarraflar loncasına kayıt olmaksızın bu işe girişmeleri ve halk ile yaşadıkları problemler, köşe sarraflığı alanının düzenlenmesini gerektirmiştir. Bunun sonucunda 1854 yılında devletin verdiği tezkere ve sermaye ile Fatih, Unkapanı, Fener, Balıkpazarı, Kumkapı, Samatya, Yenikapı, Aksaray, Hasanpaşa Hanı, Şehzadebaşı, Kuyumculariçi, Mercan, Kocamustafapaşa, Eyüp, Beşiktaş, Kasımpaşa, Arnavutköy, Üsküdar (2 adet) ve Tophane'de değişim hizmeti verecek 20 adet köşe sarrafı belirlenmiştir. Yapılan itirazlar sonucu bu sayı 60 olarak değiştirilmiş, 1855 yılında ise 25 dükkân daha eklenerek sayı 85'e yükselmiştir. Ancak tezkereli köşe sarraflarının yanında Yeni Cami civarı, Balıkpazarı'nın kenarı, Çakmakçılar ve Varakçılar Hanı kapısında türeyen 200 kişiyi aşkın tezkeresiz, "ayaklı sarrafların" türemesi İstanbul'da para piyasasındaki sorunların daha da ağırlaşmasına neden olmuştur. Bu süreç 1861 yılı Aralık ayında yaşanan kriz ile kesilmiştir. Devlet spekülasyona neden oldukları gerekçesi ile sarrafları tutuklamış ve dükkânlarını kapatmıştır.[33]

1860 yılında sarraf loncasının lağvedilmesi ve zikredilen krizin ardından 1864 yılında yürürlüğe konulan *Köşe Sarrafları Nizamnâmesi* ile ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiş, faiz karşılığı istikraz yapacak bankerler ile köşe sarrafları birbirinden ayrılmıştır. Bu düzenlemeye rağmen para piyasasındaki istikrarsızlık sürmüş, 1870'li yıllarda köşe sarrafları ile Galata bankerleri birlikte muhtelif spekülasyonlara girmişlerdir. Özellikle 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı (93 Harbi) sırasında tekrar kaime basımına gidilmesi ve piyasanın ufaklık para sıkıntısı çekmesi bu kesimin bakır paralar ve kaime üzerindeki spekülasyonlarını arttırmıştır. Köşe sarraflarının sayısı 400'lü rakamlara kadar yükselmiş, spekülasyon ortamının durulması ile birlikte 100'ün altına inmiştir.[34] Benzer bir gelişme Balkan Savaşları (1912-1913) ve I. Dünya Savaşı'nın (1914-1918) başlaması ile devam etmiş,

32 Araks Şahiner, "The Sarrafs of Istanbul: Financiers of the Empire", yüksek lisans tezi, Boğaziçi Üniversitesi, 1995, s. 47-55, 84; Ali Akyıldız, "Sarraflık", *DİA,* XXXVI, 163-164.

33 Al ve Akar, "Söylentinin Gücü", s. 39-57; Şevket Kamil Akar, "Tanzimat Döneminde Para Bozdurma Sorunu ve Köşe Sarrafları (1839-1879)", *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 2011, c. 3, sy. 1, s. 125-131.

34 Akar, "Köşe Sarrafları", s. 125-131; Akyıldız, *Para Pul Oldu*, s. 295-301.





2- III. Ahmed devrinde Darphane-i Âmire'de basılan ve baskı yeri olarak "İslambol" yazan altın sikkeler (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)

emaneten idarede ise maaşlı bir devlet yetkilisi tarafından işletiliyordu.

Darphane-i Âmire çalışanları hakkında ayrıntılı bilgiler veren Halil Sahillioğlu, personeli Darphane içinde ve dışında çalışanlar şeklinde iki ana gruba ayırmaktadır. Sahillioğlu, Darphane dışında çalışanların gümüş yasakçıları, gümüş arayıcıları, Darphane sarrafları ve pul sarrafları olduğunu; Darphane içinde çalışanların ise emin, nazır, kâtip, âmil (mültezim) gibi idarecilerle, perdahtçı, cilacı, kalcı, sikkeci, kehleci, yassılayıcı, dideban, sikkezen gibi işçiler olduğunu belirtmektedir. Evliya Çelebi ise Darphane'de telci, haddeci, cilacı, sayacı, sikkeci, sebikeci, kalcı, kehleci, vezneci, yassılayıcı, sarraf, dideban, perdahtçı, kethüda, simsar, kâtip, sikkezenbaşı, sahibiayar gibi görevlilerin çalıştığını yazmaktadır.

XVI. yüzyılın sonlarına kadar istikrarlı bir şekilde faaliyet gösteren Darphane, bir yandan uluslararası para ve maden hareketlerinin, diğer yandan da Osmanlı Devleti'nin iç bünyesinden kaynaklanan bazı sorunların etkisiyle büyük bir krizin içine girmiştir. Krizin etkisiyle maden temininde güçlük çeken taşra darphanelerinin pek çoğu kapanmış, İstanbul'daki Darphane-i Âmire ise düşük kapasiteyle çalışmaya başlamıştır. Hatta XVII. yüzyılın ikinci yarısına girilirken para darbı neredeyse tamamen durmuştur. Bu arada sıklaşan tağşişler nedeniyle akçenin içindeki kıymetli maden miktarı azaltılmış, boyutları da küçültülmüştür. Akçenin iyice değer kaybetmesi sonucunda piyasaya mağşuş sikkeler ve yabancı paralar hâkim olmuştur.

Mihanikî Darp Usulünün Hâkim Olduğu Dönem (1687-1844)

Darphane-i Âmire'nin ve para sisteminin içine düştüğü istikrarsızlık XVII. yüzyılın sonlarında gerçekleştirilen reformla nihayete erdirildi. II. Süleyman döneminde teknik açıdan modernize edilen Darphane'de, kuruşa dayalı güçlü bir para sistemi oluşturuldu. Cerrah Mustafa adlı Frenk asıllı bir teknisyen tarafından gerçekleştirilen modernizasyonun ardından Darphane mihanikî darp usulüyle para basmaya başladı. Mihanikî darp usulünde *çarh* (laminoir), *doğrama/kesme-zımba* (decoupoire veya emporte-piece) ve *rakkas* (balançoire) adı verilen aletler kullanılıyordu. *Çarh;* külçe hâlindeki madenleri yassılaştırıyor, *doğrama;* yassı madenî levhaları pul şeklinde kesiyordu. *Rakkas* ise pulların üzerine vurulması gereken damga ve yazıları nakşediyordu. Öte yandan Darphane, bu dönemin hemen başlarında Beyazıt'tan Topkapı Sarayı'nın bahçesine taşınmıştır.

XVII. yüzyıl sonlarından Tashih-i Sikke uygulamasına kadar mihanikî darp usulüyle para basılmaya devam edilmiştir. *Kuruş, zolota, pâre, akçe, sultanî, rûmî, adliyye* gibi gümüş sikkeler; *şerifî, cedid eşrefî, zer-i mahbub, İstanbul altını, cedid zencirli, sultanî, fındık, hayriyye, rûmî, mahmudiyye, darülhilafe, adlî* gibi altın paralar ve bakır *mangır* bu dönemde Darphane'de basılan paralardan bazılarıdır. Para basılırken ihtiyaç duyulan madenin en iyi şartlarda temin edilebilmesini mümkün kılacak bir mekanizma inşa edilmiş, Darphane adına piyasadan maden toplayan kimseler önemli yetkilerle donatılmıştı. Bunlardan en önemlileri altın ve gümüş işlenirken kullanılan, tizap adlı maddenin üretim tekelinin Darphane'ye verilmesi, büyük maden ocaklarının, sarraf ve simkeş gibi kıymetli madenle uğraşan esnaf gruplarının Darphane'ye bağlanmasıydı.

Mihanikî darp usulünün hâkim olduğu dönemde Darphane,



19- Altın ölçeği (İBBŞM)

ancak İttihat Terakki Hükûmeti bunu önlemek için 8 Nisan 1916 tarihinde sarraflık faaliyetini yasaklamıştır.[35] Osmanlı Devleti'nin yaşam süresi boyunca önemli faaliyet kollarından biri olan sarraflık, Cumhuriyet dönemine geçerken gerek hacim gerekse sayı olarak oldukça azalmıştır. Örneğin, 1923 yılı verilerine göre İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'na kayıtlı görünen sarraf sayısı 4 tür.[36]

İstanbul'da faaliyet gösteren sarraflar lonca düzeni içerisinde örgütlenmiş bir meslek grubudur. "Esnâf-ı sarrâfân" ya da "sarraf esnafı" olarak adlandırılan bu meslek grubunun kethüdası, usta ve yiğitbaşıları bulunmakta ve faaliyetleri "*Sarrâfân Nizamnâmesi* çerçevesinde yürütülmektedir. Kadimden gelen nizamlarına göre sarrafların iki temel faaliyet alanı bulunmaktaydı. Birincisi kamu maliyesi ile ilgili olarak cizyedar ve mültezim gruplarına hizmet vermektir. İkincisi ise halkın para değişimi ihtiyacını güvenli ve istikrarlı bir şekilde yerine getirmektir. Bu çerçevede piyasaya sahih paraların sunulması, kalp paraların piyasadan temizlenmesi, faaliyetleri sırasında tedarik eyledikleri altın ve gümüşleri başka kesimlere aktarmayarak doğrudan Darphane-i Âmire'ye getirmek zorunda olmaları sarraflık mesleğinin güven ve sadakat içerisinde yapılması gereken hassas bir meslek olduğunu göstermektedir.[37] Sarraflar temelde bu iki alanda faaliyet göstermekle birlikte aynı zamanda toplumun kredi ihtiyacını karşılayan finansal aracılardır. Kendi sermayeleri yanında değerlendirilmek üzere toplumun değişik kesimlerinden kendilerine tevdi edilen paraları kredi şeklinde kullandırarak değerlendirmektedirler.[38] Sarrafların yoğun bir şekilde faaliyet gösterdikleri diğer bir alan ise ticari faaliyetlerdir. Gerek devletin gerekse piyasanın ihtiyaç duyduğu malları yurt dışından ithal edilerek iç piyasada kredili satılması, gerekse ihracına izin verilen malların yurt dışına ihracı sarraflar için önemli bir faaliyet alanıdır. Yurt dışında sahip oldukları iş ilişkileri sayesinde Rum sarraflar bu alanda giderek uzmanlaşmışlar ve büyük "bezirgân"lara dönüşmüşlerdir. İltizam ve para değişimi daha çok Ermeni sarrafların sahası hâline gelirken XIX. yüzyılda Galata bankerlerine dönüşen zümrenin Ermenilerden ziyade Rum kökenli tüccarlardan oluşması bu grubun kat ettiği mesafeyi göstermesi açısından önemlidir.[39]

Loncaya kaydı gerçekleştirilen sarraf, gedik hakkına sahip olur, ölmesi ile bu hak diğer esnaf kollarından farklı olarak müzayede yoluyla taliplilerine satılırdı. Geride mesleğini icra edecek birinin bulunması durumunda müzayedenin görünürde yapıldığı, gerçekte ise lonca içi âdetler üzere söz konusu gedik, ölen sarrafın oğluna bırakılırdı. Yine sarrafın yaşlanması veya erkek çocuğunun bulunmaması nedeniyle gedik hakkından feragat etmesi hâlinde de aynı usul işlerdi. Loncaya kayıtlı olmayan kimseler sarraflık faaliyetinde bulunamazlar, loncaya girecek sarraflara diğer sarraflardan biri kefil olurdu.[40] Gümüşçülerle birlikte bir meslek grubu oluşturan sarrafların bu gruptan ayrılarak bağımsız bir meslek grubu hâline geliş tarihi belirsizdir. Ancak XVIII. yüzyılın sonlarına doğru bu gruptan ayrışmış

35 Akyıldız, "Sarraflık", s. 165.

36 *Dersaadet/İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nda Kayıtlı Olan Banker, Tüccar ve Komisyoncuların İsimleri (1923)*, s.nşr. Zekeriya Kurşun, İstanbul 2008, s. 5, 34, 94,100.

37 Kulüp, "Darphane-i Âmire", s. 45-49; Şahiner, "The Sarrafs of Istanbul", s. 71-73.

38 Süleyman Kaya, "Osmanlı Toplumunda Kredi", s. 45-46, 55-73.

39 Haris Exertzoglou, "Greek Banking in Constantinople, 1850-1881", doktora tezi, London University, 1986, s. 98-101, 116-120.

40 Yavuz Cezar, "The Role of Sarrafs in Ottoman Finance and Economy in the Eighteenth and Nineteenth Centuries", *Frontiers of Ottoman Studies: State, Province and the West*, ed. Colin Imber ve Keiko Kiyotaki, New York 2005, c. 1, s. 62.





3- IV. Mehmed devrinde Darphane-i Âmire'de basılan altın sikkeler (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)



4- III. Mustafa devrinde Darphane-i Âmire'de basılan ve baskı yeri olarak "İslambol" yazan altın sikke (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)



5- III. Ahmed devrinde Darphane-i Âmire'de basılan ve baskı yeri olarak "Kostantıniyye" yazan altın sikke (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)

emanet usulüyle idare olunmuştur. Emaneten idare, Darphane'de profesyonel bürokratlardan oluşan bir kadro zümresiydi. İdare ve kontrol heyetini emin, sahib-i ayar, kefçe nazırı, kâtip, sikkegen, gözcü, arayıcı, imam gibi görevliler; tüccar sınıfını ifrazcıbaşı, kalcı, mübayaacı ve sarraf; amele sınıfını ise atölyelerde çalışan usta ve işçiler oluşturuyordu. Tüccar ve amele sınıfı mensupları gayrimüslim olduğu için idareci pozisyonuna yükselebilmeleri mümkün değildi. XVIII. yüzyılın ilk yarısında tüccar ve amele sınıfları içinde Yahudilerin belli bir ağırlığı söz konusuyken, 1762 tarihinden itibaren Ermeniler, büyük bir çoğunluğa ulaştı. Amele sınıfı mensuplarının sayısı 1.300 kişi civarındaydı. Tüccar sınıfı mensupları Darphane için idareci pozisyonuna getirilmişti. Tamamı Müslüman Türklerden oluşan idare ve kontrol heyetinin dışında Darphane'de iki grup daha vardı. Bunlar tüccar sınıfı ve amele (esnaf) piyasadan maden temin etmekle, ameleler ise para basımıyla ilgili her türlü teknik işlemin yapılmasıyla vazifeliydi.

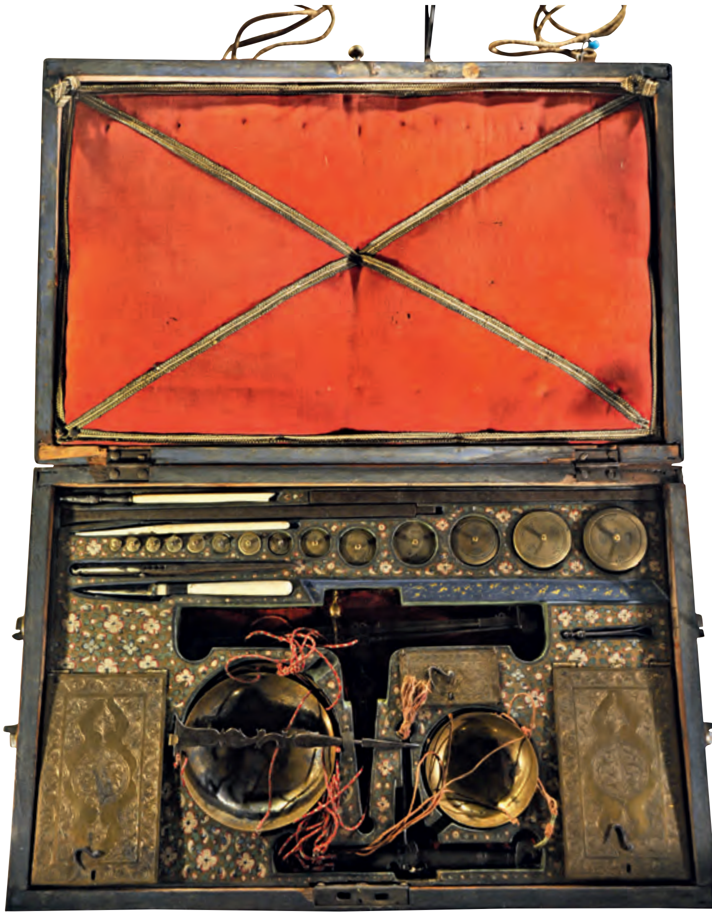
Bu dönemde Darphane, para basımı dışında işlerle de uğraşmaya başlamıştı. III. Mustafa'nın 1757 yılında tahta çıkışıyla birlikte, yaptığı bazı düzenlemeler sonucu başlayan ve 1764 yıllında tamamlanan süreç sonunda Darphane ihtiyat hazinesi vasfı kazanmıştı. Darphanenin içinde çeşitli gelir gider fonları oluşturulmuş, bu fonlar sayesinde Darphane, dönemin yüksek masraflı savaşlarının finansmanında Hazine-i Amire'ye destek olmuştur. Ayrıca Darphane malikâne, esham ve timar sisteminin tasfiyesinde; bazı vakıf ve tevliyetlerle, Enderun'a ait kimi gelir kaynaklarının ve madenlerin idaresinde; İstanbul'un zahiresinin temininde de görev almıştı. İrad-ı Cedid Hazinesi'nin kuruluşunun ardından Darphane, bazı görevlerini bu kuruma devretmiş ve önemini nispeten kaybetmiştir. Ancak yaşanan siyasi ve mali gelişmeler Tanzimat'ın ilanına kadar bir hazine olarak önemini korumasını, Maliye ve Hazine-i Hassa Nezareti'nin teşekkül sürecinde etkili olmasını sağlamıştır.

XVIII. yüzyılda yaşanan savaşlar, Osmanlı hazinesinin imkânlarını tüketmiş, başka çare bulunamadığı için tağşişe başvurulmuştur. Yüzyılın sonlarında başlayan tağşişler, II. Mahmud devrinde Osmanlı tarihinin en yüksek seviyesine ulaşmıştır. Tağşişlerin en olumsuz sonucu para sisteminin istikrarını temsil eden kuruşun büyük değer kaybına uğramasıdır. Yaşanan değer kaybı öylesine büyük olmuştur ki para sistemi iflas etmiştir.

Modern Dönem (1844-1922)

Darphanenin modern döneme geçişini iki dinamik belirlemiştir. Bunlardan ilki; para sistemini iflas ettiren tağşiş politikasına son verilmesidir. Bu amaçla darp teknolojisinde ve para sisteminde önemli bir reform yapılmıştır. İkinci olarak da Darphane, para basımı dışındaki faaliyetlerinden büyük oranda arındırılmıştır.

1844 yılındaki Tashih-i Sikke uygulamasının hemen öncesinde darp tekniği, İngiltere'den davet edilen uzmanlarca modernleştirilmiş, belgelerde *vapur çarhı* olarak anılan



20- Sarraf takımı (İBBŞM)

olmaları muhtemeldir.[41] Sarraflara ilişkin rakamlar, gümüşçülerin dâhil edilip edilmemesi yanında gedikli sarraflardan oluşup oluşmamasına göre değişmektedir. Örneğin, 1714 yılında sarraf sayısı, gümüşçüler dâhil 50, 1761 yılında 72'si gedikli olmak üzere 137'dir.[42] Anlaşıldığı kadarı ile sarraflık mesleği uzun yıllar boyu istikrarlı bir şekilde sürdürülen bir meslek olmayıp vefat yanında yaşanan iflaslar, firarlar ve meslek kurallarına uygun davranmamadan kaynaklanan ihraçlar nedeniyle sürekli değişkenlik göstermektedir. Örneğin, Darphane-i Âmire kayıtlarına göre 1824 yılında bu idareye tâbi 75 adet gedikli ve suretli sarraf bulunmaktadır. 1835 yılında lonca üyelerinden gelen istek üzere sayı 100'e çıkarılmış, sarraflar kendi aralarında itibarlarına göre iki sınıfa ayrılmıştır. Bu sayının 55 tanesi "kuyruklu sarraf" olarak da tabir edilen, taahhütleri Hazine-i Âmire tarafından kabul edilen birinci sınıf sarraflardır. Kalan 45 sarraf ise itibarları daha düşük, taahhütleri Hazine-i Âmire tarafından kabul olunmayan sarraflardır. Sarrafların sınıf değiştirmeleri veya dışarıdan mesleğe girişleri belirli kurallara bağlanmıştır. Örneğin, dışarıdan bir kişinin ya da ikinci sınıf bir sarrafın birinci sınıf sarraflığa girebilmesi lonca üyelerinin kabul etmesine, kefil olunmasına ve bu sınıf için belirlenen harç tutarının darphaneye yatırılmasına bağlıdır. Büyük çoğunluğu Ermenilerden oluşan bu sarraflar İstanbul'da Yeni Han, Valide Hanı, Çinili Han, Vezir Hanı, Sünbül Han, Sufcular Hanı, Muhsinoğlu Hanı, Kumrulu Han, Küçük Yeni Han, Kaşıkçılar Hanı, Leblebici Hanı, Yıldız Hanı, Astarcılar Hanı, Han-ı Cedid-i Kebir ve Çukacılar Hanı gibi iktisadi faaliyetin yoğun olduğu mahallerde bulunan dükkân ve odalarında işlerini yürütmektedirler.[43]

Sarraflar yaptıkları işin mahiyeti gereği devletin yakın gözetim ve denetimi altında tutulan bir meslek koludur. Bu durumun en belirgin kanıtı sarrafların Darphane-i Âmire'ye bağlı olarak çalışmasıdır. Darphanenin piyasaya açılan yüzü olan sarraflar, nizamnameleri uyarınca yeni basılan paraları eskileri ile değiştirmekte, eski paraları da darphaneye nakletmektedirler. Faaliyetleri sırasında elde ettikleri madenî para ve kıymetli madenleri kalpazanlara veya diğer meslek gruplarına aktarmaları ise yasaktır. Sarraflar üzerindeki devletin düzenleme ve denetimi faaliyetleri sırasında devam ettiği gibi iflas, firar veya ölüm gibi nedenlerle faaliyetin sona ermesinden sonra da devam etmektedir. Faaliyetleri sırasında yapılan şikâyetler ya da sarrafların kendi aralarındaki anlaşmazlıklar Darphane-i Âmire'de çözüme kavuşturulmaktadır. Bir sarrafın faaliyetinin sona ermesi hâlinde Darphane-i Âmire'den görevlendirilen yetkililer tarafından hesapları tasfiye edilmekte, tasfiyenin sona ermesi bazen yıllar alabilmektedir.[44]

Bankerler

İstanbul'un finans tarihi ile özdeşleşen finansal aracılar kuşkusuz "Galata bankerleri"dir. Ancak bu zümrenin hangi tarihten itibaren bu isimle adlandırılmaya başlandıkları belirsizdir. Bazen Galata bankerleri, bazen "Galata sarrafları" bazen de her iki adlandırmanın beraber kullanıldığı görülür.[45] Bunun nedeni sarraflık, tüccarlık ve bankerlik arasında sınırların belirsizliğidir. Sarraf

41 Şahiner, "The Sarrafs of Istanbul", s. 78.

42 Cezar, "The Role of Sarrafs", s. 62.

43 Halil Köse, "140 Numaralı Darphane Defterine Göre (H.1251-1260/M.1836-1845) Osmanlı Devleti'nde Sarraflar", yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi, 2010, s. 18-26.

44 Kulüp, "Darphane-i Âmire", s. 49; Köse, "Osmanlı Devleti'nde Sarraflar", s. 29-33; Şahiner, "The Sarrafs of Istanbul", s. 61-67.

45 Kurt Grunwald ve Joachim D. Ronall, "Galata Bankerleri", çev. Haydar Kazgan, *İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi*, 1977, c. 6, sy. 1, s. 17-31; Kazgan, *Galata Bankerleri*, s. 2-4.

ve buhar enerjisiyle çalışan aletlerle para basılmaya başlanmıştır. Yapılan teknik reformun bir sonucu olarak, personel ihtiyacında büyük bir azalma meydana gelmiştir. Bu dönemde 1 altın lira; 100 gümüş kuruş esası kabul edilerek, sağlam bir para sisteminin temelleri atılmıştır. Ayrıca Darphane para dışında; nişan, madalya, ziynet altını ve kıymetli evrak da basmıştır.

Modern dönemde Darphane'nin personel politikalarında da büyük değişiklikler ortaya çıkmıştır. Bunun temel sebebi Tanzimat Fermanı sonucu ortaya çıkan yeni uygulamaların Darphane'ye de sirayet etmesidir. Söz konusu değişimlerin en önemlisi; kurumun idaresine gayrimüslimlerin de gelebilmesidir. Meskûkât-ı Şâhâne İdaresi olarak anılmaya başlayan ve Maliye Nezareti'ne bağlı bir müdürlük hâline getirilen Darphane'nin müdüriyetini uzun süre Düzoğlu ailesine mensup Ermeniler üstlenmiştir. Bu dönemde Darphane'nin faaliyetleri bir müdürün idaresi altında nispeten küçük bir kadroyla sürdürülmüştür. Musa Kâzım, bu dönemde Darphane personelinin müdüriyet, muhasebe, kitabet, encümen, çaşni, çarhane, sikkehane, ağartma, sikkegen, teksirhane, müze, kazan, tamirhane, kefçe ve dökümhane gibi birimlerde çalıştığını ifade etmektedir.

Darphane-i Âmire, I. Dünya Savaşı ve Mütareke Dönemi'nde de faaliyetlerini sürdürmüş; 1922 yılında saltanatın ilgası ve Ankara idaresinin İstanbul'a teşmiliyle birlikte, Ankara'daki Maliye Vekâleti'ne bağlanmıştır. Darphane, Ankara'ya taşınmamış, sadece ismi Darphane-i Millî olarak değiştirilmiştir.




6- I. Mustafa devrinde Darphane-i Âmire'de basılan sikkeler (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)




7- II. Osman devrinde Darphane-i Âmire'de basılan sikkeler (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)




8- II. Süleyman devrinde Darphane-i Âmire'de basılan ve baskı yeri olarak "Kostantıniyye" yazan sikkeler (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)




9- I. Abdülhamid devrinden, baskı yeri "İslambol" yazılı bir altın sikke (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)

KAYNAKLAR

Bölükbaşı, Ömerül Faruk, *XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Darbhâne-i Âmire*, İstanbul 2013.

Musa Kâzım, "Darphane'nin Ahval-i Dâhiliyyesi", *TOEM*, 1329, c. 9, s. 551-557.

Pamuk, Şevket, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi*, İstanbul 1999.

Pere, Nuri, *Osmanlılarda Madeni Paralar*, İstanbul 1968.

Sahillioğlu, Halil, "Kuruluştan XVII. Asrın Sonlarına Kadar Osmanlı Para Tarihi Üzerinde Bir Deneme", doktora tezi, İstanbul Üniversitesi, 1958.

Sahillioğlu, Halil, *Studies on Ottoman Economic and Social History*, İstanbul 1999.

Sahillioğlu, Halil, "Darphane", *DİA*, VIII, 501-505.



21- 1876 tarihli 10 Mecidiye ve kesesi (BOA, TŞH, nr. 144)

kıymetli maden ve madenî paraların vezin ve ayarını belirleyen ve para değişimi işiyle uğraşan kişileri, banker ise bankacılık işlemleriyle uğraşan kişileri tanımlar. Bankerin sarrafa göre ayırıcı vasfı kendi sermayesi yanında topladığı paraları, ticaret, kredi, kefalet veya değişik yatırım alanlarında değerlendirmesidir. Bu noktadan hareket edildiğinde para değişimi ile uğraşan bir sarrafın banker olarak değerlendirilmesi mümkün değildir. Ancak bu faaliyetinin yanında değerlendirmek üzere para kabul eden ve bunları ödünç veren sarrafın bu faaliyeti bankerlik alanıyla kesişir. Diğer taraftan ticaretle uğraşan, bunun yanı sıra para değişimi, kredi, kefalet vb. işler ile uğraşan tüccarların/bezirgânlar da bankerlik alanına dâhil olur. Önceki kısımda yer alan açıklamalardan da görüleceği üzere sarraflar loncasına dâhil birinci sınıf sarrafların para değişim işinin ötesinde kefaletlerinin Hazine-i Âmire tarafından kabul edilmesi nedeniyle iltizam sisteminin önemli bir parçasıdırlar. Bu sarrafların, kendi sermayeleri yanında kendilerine tevdi edilen paraları değerlendirdikleri de bilinmektedir. Bu büyük sarrafların Galata bankerlerine dönüştükleri varsayılsa bile XIX. yüzyılın ikinci yarısında bu isimlerden çok azının zikredilen zümrenin içerisinde yer aldıkları görülür. Bunun nedeni ise Galata bankerlerinin daha belirgin vasfının tüccar kimliklerinden kaynaklanmasıdır. Bu çerçevede "Galata bankerleri", Osmanlı Devleti'nin



22- Sultan II. Abdülhamid'e ait cüzdan (BOA, EE.d, nr.1212)

iktisadi ve mali yapısındaki değişmelerle birlikte XIX. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren belirgin hâle gelen, lonca düzeni çerçevesinde örgütlenmeyen, büyük oranda devletin kısa vadeli finansman ihtiyaçlarını karşılayan, iltizam ihalelerini finanse eden, iç ve dış ticaret işlemleriyle uğraşan, Rum, Ermeni, Yahudi, Levanten ve yabancı tüccarlardan oluşan bir zümre olarak tanımlanabilir. Mevcut bilgiler çerçevesinde Galata bankerleri isimlendirmesinin başlangıcı olarak, "banka" kelimesinin Türkçede ilk kullanılmaya başlandığı 1830'lu yılların alınması uygun olur.[46]

46 Akar, Al ve Bayraktar, *Osmanlı Finans Sisteminde Çağdaşlaşma*, s. 73-74.



Galata bankerlerinin belirgin bir şekilde ortaya çıkışları Osmanlı dış ticaret hacminin artış gösterdiği, para sisteminin oldukça istikrarsız olduğu ve bunun sonucunda kambiyo istikrarı sorununun ortaya çıktığı 1830'lu yıllardır. Sorunun giderilmesi için kambiyo istikrarı uygulaması ve bunun yürütülmesi için bir banka kurulması önerisi gündeme geldiğinde bu iş için imza veren tüccarların listesine bakıldığında Galata bankerleri olarak adlandırılan zümrenin oluşmaya başladığı açık bir şekilde görülür. Yine 1841 tarihli bir eserde 1840 yılında Galata Borsası'na kayıtlı tüccarların tam listesi yer almaktadır. Kambiyo istikrarı uygulamasının düzgün bir şekilde yürütülmesi için devlete taahhüt veren tüccarların



23- II. Abdülhamid'in bastırdığı altın para (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)

listesinde de aynı isimlere tesadüf edilir. Jacques Alléon, Baltazziler, Jean Pysichari, Radocanacchiler, Isaac de Camondo, F. Calaroni, J. Corpi, Hipfinger Durand, Carlo Ede, C. Hanson, Jacques Glavany, Elia Hava, Mavrokardatolar, B. J. Negroponte, Tomaso Ralli, Q. Stefanovich, G. Schilizzi, Tıngıroğulları, George Zarifi, Zafiropulo, Constantino Zaccarof uzun listenin tanıdık isimleridir.[47]

Galata bankerlerinin tüccar kimliklerinin ötesine geçerek Osmanlı Devleti'nin kreditörleri hâline gelmesi büyük ölçüde Tanzimat reformlarının finansmanı ile başlamıştır. Uzun yıllardır kamu maliyesinde problemler yaşamasına rağmen devletin bankerlerle sürekli bir şekilde finansman ilişkisine girmesi bu tarihlerden sonra başlar. Tanzimat'ın ilk yılında vergi tahsil sisteminin değiştirilmesinden kaynaklanan geçici finansman ihtiyacının karşılanması amacıyla kaime ihraç edilmiş, bu arada bazı tüccarlardan da borç alınmıştır.[48] Bu şekilde başlayan süreç, Galata bankerlerinin iç borçlanma sistemi içerisindeki önemlerini artırmıştır. Özellikle 1843-1849 yılları arasında kambiyo istikrarı uygulamaları, 1848 krizi ve 1849 yılında faaliyete geçen Dersaadet Bankası'nın 1852 yılında Avrupa piyasalarına biriken borçları nedeniyle tasfiyeye gitmesi nedeniyle başvurulan Galata bankerleri için 1853 yılında patlak veren Kırım Savaşı önemli bir dönüm noktası olmuştur. 1856 yılına kadar süren Kırım Savaşı Osmanlı kamu maliyesinin dengelerini onarılmaz bir şekilde bozmuştur. Savaş sırasında dış borçlanmaya

47 Hüseyin Al, *Osmanlı Devleti'nde Kambiyo İstikrarı Uygulaması (1839-1863)*, Ankara 2011, s. 17, 32; Eduard Dellenbusch, *Mercantil-Memoiren aus der Türkei: Geschrieben mit besonderer Beziehung für Deutschland*, Düsseldorf 1841, s. 62-64.

48 Akyıldız, *Para Pul Oldu*, s. 41-54; Cezar, *Osmanlı Maliyesinde Bunalım*, s. 135-136, 297-298.

gidildiği gibi gerek muhtelif isimler altındaki iç borçlanma tahvilleri ihracı gerekse Galata bankerlerinden alınan avanslar sonucunda devletin faiz yükü fevkalade artmıştır.[49] Savaşın bitimiyle birlikte en önemli sorun iç ve dış borçların döndürülmesi olurken, devlet, Galata bankerlerine olan borçlarını ödemekte zorlanmıştır. Kısa vadeli avanslar, iç ve dış borç tahvillerinin ödemeleri için dış borçlanmaya muhtaç hâle gelen Osmanlı Devleti, bu kaynağı bulamadığı 1860-1861 döneminde yaşadığı krizlerle ciddi ölçüde sarsılmıştır. Mires borçlanmasının fiyasko ile sonuçlanması, hükûmetin buradan gelecek tutarlarla Galata bankerlerine olan borçlarını ödemesini engellemiştir. 1861 yılının ilk yarısında bankerlerin Londra ve Marsilya piyasalarına olan borçlarını ödeyemez hâle düşmesi ile çok sayıda tüccar ve banker zincirleme iflas etmiştir.[50] Aynı yılın sonunda ise finansal kriz patlak vermiştir.[51] Kriz sonrası İstanbul finans piyasasını düzen altına almak isteyen hükûmetin Galata Borsası'na yönelik düzenlemeyi hayata geçirememesi; Düyun-u Umumiye (Genel Borçlar) İdaresi (1881) kuruluncaya kadar bankerlere borsada para ve menkul kıymetler üzerine çok sayıda spekülasyona imkân tanımıştır. Bu dönemde dış borçlanma hızını artırırken, Galata bankerleri de hükûmeti finanse etmeyi sürdürmüşlerdir.[52]

Kırım Savaşı'nın (1853-1856) bitmesi ile ilk kez modern anlamda bir banka; Osmanlı Bankası İstanbul'da faaliyete geçmiştir. Savaş öncesinde Galata bankerlerinin içinde bulunduğu Dersaadet Bankası (1849-1852), Osmanlı Bankası (1851) ve Bank-ı Osmanî (1853) ve İttihad-ı Mali Şirketi (1860) gibi bazıları faaliyete geçen, bazıları ise proje aşamasında kalan girişimler bulunmaktadır.[53] Avrupa sermayesi ile kurulmaya başlayan bu kurumlar karşısında ayakta kalabilmek için bankerler de işbirliğine giderek bankalar kurmaya başlamışlardır. Bu akım, 1863 yılında Osmanlı Bankası'nın tasfiye edilerek yerine devlet bankası imtiyazı bulunan Bank-ı Osmanî-i Şâhâne'nin (1863) kurulmasıyla başlamıştır. Bank-ı Osmanî-i Şâhâne'nin de Galata bankerlerini dışlamak yerine onlarla işbirliğine gitmesi sonucunda bazılarına bu bankanın da ortak olduğu muhtelif bankalar kurulmuştur. Galata bankerlerinin XIX. yüzyılın son çeyreğinde güç kaybetmeleri bankacılık alanından yavaş yavaş çekilmelerine yol açmıştır.[54]

Galata bankerleri yabancı sermaye ile sadece bankacılık alanında değil, diğer alanlarda da rekabete girmiş, ulaşım, madencilik ve altyapı alanlarında şirketler kurmuşlardır. İstanbul Tramvay Şirketi (1870), İstanbul Tütün Reji Şirketi (1872) ve Rüsum-ı Sitte İdaresi (1879) bu girişimlere örnek verilebilir. Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin (1881) kurulmasıyla iç borçlanma alanında önemlerinin azalması ve iç borçlanma senetleri üzerine spekülasyon yapma imkânlarının ortadan kalkması Galata bankerlerinin şirketlere yönelik ilgilerinin artmasına yol açmıştır. Bu ilgi aynı zamanda bankerlere sayıları gittikçe çoğalan anonim şirket hisseleri üzerine borsada spekülasyon yapma imkânı sağlamıştır.[55] Buna rağmen Osmanlı Devleti'nin dağılmaya doğru gittiği süreçte giderek piyasadan çekilmişler, önde gelen bankerler İstanbul'dan ayrılmışlardır. Kredi piyasasına bankaların hâkim olmasıyla birlikte piyasada çok küçük çaplı bankerler kalmış ve sayıları oldukça azalmıştır.[56]

Merkez Bankası ve Ticari Bankalar

Osmanlı Devleti'nde modern finansal aracılar olarak bankaların gündeme gelmesi Tanzimat arifesindedir. İstanbul'un siyasi bir merkez olmasından dolayı Tanzimat Fermanı'nın ilanından sonra kurulan bankaların millî (merkez) banka ve ticari bankalar olmak üzere iki grup hâlinde incelenmesi gereklidir.

İstanbul'da devlet eliyle bir banka kurulmasına ilişkin ilk öneri 1838 yılında kambiyo istikrarı sorununa ilişkin tartışmaların yapılması esnasındadır. Rusya ile girişilen savaşın (1828-1829) tazminat ödemeleri, Avrupa'da yaşanan nakit kıtlığı ve buradan gelen malların fiyatlarının önemli ölçüde düşmesiyle çok sayıda iflasın yaşanması tüccarlar arasındaki güveni sarstığından kambiyo kurları artmaya başlamıştır. Asker elbiseleri başta olmak üzere kayda değer miktarda malın Avrupa'dan

49 Akyıldız, *Para Pul Oldu*, s. 73-81; Hüseyin Al ve Şevket Kamil Akar, "Dersaadet Bankası'nın Tasfiyesi ve 1852 Borçlanması", *Tarih ve Toplum Yeni Yaklaşımlar*, 2006, sy. 4, s. 188-195; Nursel Manav, "Devlet-Banker İlişkileri Çerçevesinde Baltazzi Ailesi", yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi, 2009, s. 37-55; Murat Hulkiender, *Bir Galata Bankerinin Portresi: George Zarifi (1806-1884)*, İstanbul 2003, s. 5-10, 22-39.

50 Al ve Akar, "1861 Ticarî Krizi", s. 67-72.

51 Al ve Akar, "Söylentinin Gücü", s. 39-57.

52 Akar, Al ve Bayraktar, *Osmanlı Finans Sisteminde Çağdaşlaşma*, s. 419-426; Akar, "Köşe Sarrafları", s. 125-131; Akyıldız, *Para Pul Oldu*, s. 295-301; Hulkiender, *George Zarifi*, s. 55-69, 94-116; Manav, "Baltazzi Ailesi", s. 117-151, 179-190.

53 Al, *Kambiyo İstikrarı*, s. 30-40, 49-56; Akyıldız, *Para Pul Oldu*, s. 104-108.

54 Christopher Clay, *Gold for Sultan: Western Bankers and Ottoman Finance, 1856-1881*, New York 2000, s. 101-107, 179-193, 204-213, 279-297; Exertzoglou, "Greek Banking", s. 164-177, 194-229; Hulkiender, *George Zarifi*, s. 59-69, 116-125; Manav, "Baltazzi Ailesi", s. 161-179, 203-205; Kazgan, *Galata Bankerleri*, s. 121-125.

55 Hulkiender, *George Zarifi*, s. 69-81; Manav, "Baltazzi Ailesi", s. 87-96, 191-202; Haydar Kazgan, *Tarih Boyunca İstanbul Borsası*, İstanbul 1995, s. 94-100.

56 *Dersaadet Ticaret Odası*, s. 3-6, 9, 51, 66, 72, 76, 81, 84, 87, 93, 99.



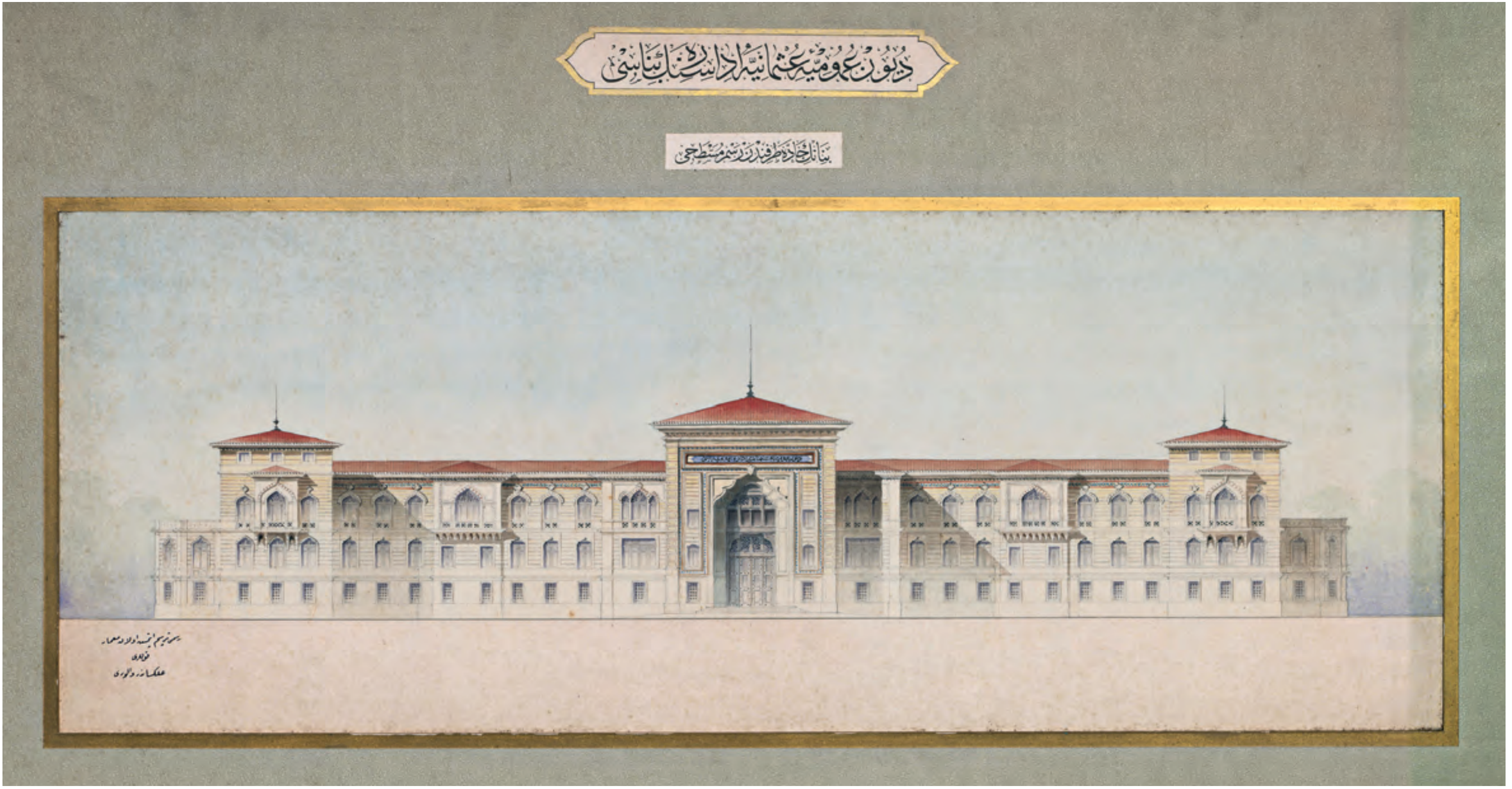
24- Osmanlı Bankası ve Galata (Yıldız Albümleri)

ithal edilmekte olması kambiyo kuru istikrarını daha önemli bir hâle getirmiştir. Bu soruna çözüm getirmek için İstanbul'da 100.000 kese sermayeli bir tüccar bankası kurulması ve sermayenin çoğunluğunun devlet tarafından konulması önerilmiştir. Ancak yabancı tüccarların getirdikleri mallar karşılığında nakit para talep etmeleri nedeniyle kambiyo istikrarı uygulamasının istenen faydayı sağlamayacağı düşünüldüğünden bu banka projesi hayata geçmemiştir.[57] Aynı tarihlerde hayata geçemeyen diğer bir proje ise Mustafa Reşid Paşa'nın Hariciye nazırı olduğu 1838 yılında Reed, Irving & Co.'nun yaptığı banka önerisidir. Bir süre unutulan ve 1840 yılında tekrar canlandırılan General Bank of Constantinople projesi İngiliz sermayeli bir girişimdir. Ancak kurulacak banka, Osmanlı para sisteminin sağlam bir temele oturtulmasını sağlayacak, kâğıt para ihraç ederek para sirkülasyonunu destekleyecek ve devlet gelir giderleri arasında zaman bakımından çıkacak uyumsuzlukları gidermek için hazineye kredi açacaktır. Bank of England tarzı bir bankayı çağrıştıran bu proje İngilizlerin Bâbıâli üzerinde etkinlik kurmak için tasarladıkları bir girişimdir. Fransızlar da bu endişeden hareketle aynı tarihlerde kendi projelerini öne sürmüşlerdir. Tanzimat reformlarının finansmanına dair tartışmaların yaşandığı bir konjonktürde ortaya çıkan bu projeler, dış borçlanma yerine iç borçlanmanın tercih edilmesi nedeniyle gerçekleşmemiştir.[58]

1843 yılında Avrupa ülkeleri gibi millî para reformuna giden Bâbıâli, bu reformun önemli araçlarından biri olacak "millî banka" kurulmasını kamu maliyesinin mevcut koşulları nedeniyle gerçekleştirememiştir. Kurulacak millî banka sayesinde konvertibl bir paraya dönüştürülmesi düşünülen kaimenin kontrolsüz emisyonu millî banka konusunu

57 Akar, Al ve Bayraktar, *Osmanlı Finans Sisteminde Çağdaşlaşma*, s.73-74.

58 Clay, *Gold for Sultan,* s. 15; F.S. Rodkey, "Lord Palmerston and the Rejuvenation of Turkey, 1830-1841, Part II, 1839-1841", *Journal of Modern History*, 1930, c. 2, sy. 2, s. 220.



25- Düyun-ı Umumiye binası (İstanbul Erkek Lisesi) (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

ileri bir tarihe ertelemiştir. 1849 yılında faaliyete geçen Dersaadet Bankası'nın da temel görevi konvertibl olmayan kaimelerin piyasadaki fiyatına istikrar kazandırmaktır. Ancak bu bankanın tali görevi olan kambiyo istikrarı uygulamasından dolayı Avrupa piyasalarına artan borçları, 1851 yılında Reşid Paşa'nın sadrazamlık görevi sırasında canlanan ve çoğunluk sermayesinin devlete ait olduğu "Osmanlı Bankası" projesini engellemiştir. 1852 yılında Dersaadet Bankası'nın birikmiş borçlarının tasfiyesi, yeni kurulacak bankaya kaynak aktarılmasını imkânsız hâle getirdiğinden millî banka projesi akim kalmıştır. Kurulması düşünülen Osmanlı Bankası, Avrupa devletlerinin sahip olduğu millî bankalar örnek alınarak tasarlanan bir bankaydı. Banka ticaret ve ziraat kesiminin kredi ihtiyaçlarını karşılayarak bu sektörlerin gelişimini sağlayacağı gibi para sisteminin sağlam bir temele oturması için faaliyet gösterecek, ihtiyaç anında devlete kredi açacak, devlet için yapılacak alımlarda aracılık yapacak ve banknot ihraç imtiyazına sahip olacaktı.[59]

Dersaadet Bankası'nın tasfiyesinden sonra millî banka konusu 1853 yılı başlarında tekrar canlanmıştır. "Bank-ı Osmanî" adıyla kurulacak banka projesinde bu defa devlet sermayedar değildi. Mali imkânsızlıklar içerisindeki devlet, banka konusunda yerli ve yabancı sermayedarların projeleri ile ilgilenmeden bu işi doğrudan Meskûkât-ı Şâhâne müdürü Düzoğlu Hoca Mihran'a verdi. Adı geçen kişinin liderliğinde Düzoğlu Hoca Bogos, Hoca Diran, Yağlıkçıoğlu Hoca Bedros, Bilezikçioğlu Hoca Mıgırdıç, Jean Pysichari, Allahverdioğlu Hoca Abraham, Hoca Maksud, Tıngıroğlu Hoca Ohannes, David Glavany, Charles Hanson ve George Zarifi'nin bir araya gelmesi ile kurulması planlanan Bank-ı Osmanî'nin temel görevi; Osmanlı para reformunun tam anlamıyla hayata geçirilmesini temin etmekti. Banka bu fonksiyonunu yerine getirmek için para reformu kapsamında piyasadan çekilmesi planlanan ancak bir türlü çekilemeyen meskûkât-ı mağşûşe ile para piyasasında büyük kargaşaya neden olan kaimeleri tedricen piyasadan çekecekti. Bank-ı Osmanî'nin 39 maddeden oluşan nizamnamesi *Cerîde-i Havâdis* gazetesinin 13 Mayıs 1853 tarihli nüshasında yayınlandı. Ayrıca para reformu kapsamında yapacağı işlerle ilgili hükûmetle kurucular arasında ayrı bir sözleşme imzalandı. İmtiyaz gereği banka, banknot ihraç yetkisine sahip olmadığı gibi nizamnamesi gereği hükûmete kredi de açamayacaktı. Ancak banka daha faaliyetine başlamadan Kırım Savaşı'nın patlak vermesi, hükûmeti artan savaş masrafları için banka kurucularına başvurmak zorunda bıraktı. Banka kurucuları da bankaya koyacakları sermayeyi temin

59 Akar, Al ve Bayraktar, *Osmanlı Finans Sisteminde Çağdaşlaşma*, s. 78-87.

edemeden hükûmete kaynak sağlamaya çalıştılar. Ancak Avrupa finans piyasalarında savaş nedeniyle durumun kötüleşmesi buradan kaynak sağlayarak bankayı faaliyete geçirmeyi düşünen kurucuların planlarını bozdu. Sermaye bulma amacıyla Trouvè-Chauvel adında bir sermayedarla ilişkiye geçen kurucular gerekli sermayeyi bir türlü temin edemedi. Bu aracının çıkarttığı sorunlar nedeniyle sürüncemede kalan banka imtiyazı kuruculardan geri alınarak Bank-ı Osmanî konusu 1854 yılı sonuna doğru kapandı. Bank-ı Osmanî imtiyazının verildiği tarihlerde rakip olarak ortaya çıkan Isaac de Camondo ve Theodore Baltacı'nın Osmanlı Bankası adlı projesi ise Bâbıâli'den kabul görmedi.[60]

1856 yılında savaşın bitmesi ve Islahat Fermanı'nın ilanı ile millî banka projesi yeniden canlandı ve çok sayıda yabancı sermayedar banka projeleri ile İstanbul'a akın etti. Millî banka için teklif edilen 14 farklı proje bulunuyordu. Ancak bunlar arasında Fransa'dan Pereireler (Crédit Mobilier) ve Rothschildler, İngiltere'den Ottoman Bank ve Wilkin grupları imtiyazı almak için birbiri ile rekabet eden sermayedarlardı. Bu grupların yanında yerli bankerler de kendileri ya da zikredilen grupların bir parçası olmak üzere bu yarışın içindeydiler. 1856 yılında başlayan millî banka süreci yaşanan kesintilerle 1857 yılına kadar devam etti, dört güçlü grup içerisinde kendisine en az şans tanınan Wilkin Grubu imtiyaz almayı başardı. İmparatorluk Millî Türkiye Bankası adı altında kurulacak olan banka, zaman içerisinde kurucular arasında İsviçre Genel Bankası'nın katılımı ile Türkistan Bankası'na dönüştü. Banka, hükûmetin tedavüldeki kaimeleri çekmesini takip eden üç ayın sonunda faaliyete geçecekti. Ancak 1862 yılı sonuna kadar hükûmetin kaimeyi tedavülden alamaması, bu arada sonradan banka kurucuları arasına katılan İsviçre Genel Bankası'nın mali durumunun güçleşmesi, hissedarlardan sermayenin bir kısmının toplanmasına rağmen bir türlü faaliyete geçilememesi gibi nedenlerle Türkistan Bankası projesi hayata geçemedi.[61] Osmanlı Hükûmeti ve banka kurucularından kaynaklanan faktörler yanında Bâbıâli'nin siyasi nedenlerle tek bir ülke sermayesinin egemen olduğu bir bankaya millî banka imtiyazı vermek istememesi, yerli sermayedarların işe ortak edilmek istenmesi, diğer grupların kulisleri vb. nedenler de bu bankanın faaliyete geçmesini engelledi. Osmanlı Bankası'nın kaimenin çekilmesi için dış kredilere aracılık etmesi, yaptığı faaliyetlerle hükûmetin güvenini kazanması ve Fransız sermayesi ile ortaklığı kabul etmesi üzerine millî banka imtiyazı 1863 yılında Bank-ı Osmanî-i Şâhâne'ye verildi. Bank-ı Osmanî-i Şâhâne'nin imtiyazı alması ile kısmen çözüme kavuşan millî banka konusu bankanın devletin finansman sıkıntılarını yerine getirmede isteksiz davranması üzerine 1873-1874 döneminde tekrar gündeme geldi. Ancak devletin içinde bulunduğu şartlar nedeniyle bu istek yine gerçekleşmedi; süreç Bank-ı Osmanî-i Şâhâne'nin imtiyazının daha da genişletilmesi ile son buldu.[62]

Millî banka konusu İttihat Terakki Hükûmeti döneminde (1908-1918) tekrar gündeme gelmiştir. Bank-ı Osmanî-i Şâhâne'nin Balkan savaşları (1912-1913) sırasında devletin finansman ihtiyaçlarına cevap vermemesi, aksine savaş ortamından yararlanmaya çalışması, hükûmeti ülkenin millî çıkarlarına hizmet edecek bir para ve kredi politikası yürütecek millî bir banka kurulmasına yöneltmiştir. Önce İttihat ve Terakki Bankası adında bir bankanın kurulması teklif edilmiş, sonrasında Evkaf Nezareti'nin katılımıyla Evkaf Bankası projesi ortaya atılmıştır. Ancak I. Dünya Savaşı'nın (1914-1918) başlaması nedeniyle bu girişimlerden bir sonuç alınamamıştır. 1917 yılında ikinci bir girişim daha yapılarak 4.000.000 lira sermaye ile İstanbul'da Osmanlı İtibar-ı Umumî Bankası kurulmuştur. Özel imtiyazlar verilerek kurulan bu bankanın, 1925 yılında imtiyaz süresi dolacak olan Bank-ı Osmanî-i Şâhâne'nin yerini alması planlanmıştır. Ancak, Osmanlı Devleti'nin savaştan yenilgi ile çıkması ve devletin dağılma sürecine girmesi nedeniyle bu plan gerçekleşmemiş, banka 1926 yılında yeni kurulan İş Bankası'na devredilmiştir .[63]

Osmanlı Devleti'nde ticari banka kurma girişimleri millî banka gibi Tanzimat Dönemi öncesinde başlamıştır. İlk banka kurma önerisi David Urquhart tarafından 1836 yılında yapılmış, ancak bir banka kurulmamıştır. Tanzimat Dönemi'nin başlamasıyla birlikte İstanbul dışında, İzmir ve Halep'te bazı banka kurma girişimleri ortaya çıkmıştır. İzmir'de izinsiz olarak kurulan banka 1843 yılında devlet tarafından kapatılırken, Halep'te ise kuruluş izni verilmemiştir. Kambiyo istikrarı uygulamasının Galata bankerleri eliyle yürütüldüğü 1843-1849 döneminde ise devletin herhangi bir banka

60 Akar, Al ve Bayraktar, *Osmanlı Finans Sisteminde Çağdaşlaşma*, s. 87-107.

61 Akar, Al ve Bayraktar, *Osmanlı Finans Sisteminde Çağdaşlaşma*, s. 113-157; Clay, *Gold for Sultan*, s. 25-59; Edhem Eldem, *Osmanlı Bankası Tarihi*, çev. Ayşe Berktay, İstanbul 1999, s. 59-82.

62 Akar, Al ve Bayraktar, *Osmanlı Finans Sisteminde Çağdaşlaşma*, s. 158-197; Clay, *Gold for Sultan*, s. 60-73, 261-278; Eldem, *Osmanlı Bankası Tarihi*, s. 82-88, 125-132.

63 Zafer Toprak, *Türkiye'de Millî İktisat (1908-1918)*, Ankara 1982, s. 130-148; Funda Erkal v.dğr., *Türkiye İş Bankası Tarihi*, İstanbul 2001, s. 54-56.



26- V. Mehmed Reşad devrinde İstanbul'da basılan sikkeler (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)

kurulmasına izin vermeyeceği taahhüdü bulunduğundan bu dönemde kurulan banka yoktur.[64] 1855 yılında Peter Pasquali ve Stephen Sleigh adlı iki girişimci Bâbıâli'den banka imtiyazı almak için girişimde bulunmuşlar, Şark ve İngiliz Bankası adı altında başlatılan projeyi İstanbul'da Londra şehbenderi Edward Zohrab takip etmiştir. Geçen süreçte bankanın adı sırasıyla Dersaadet, İngiliz ve Şark Bankası ve Şark Bankası'na dönüşmüş ve Zohrab 1856 yılında imtiyaz almayı başarmıştır. Ancak imtiyazı alanlar tasfiye edilerek, İngiltere'den yeni sermayedarlar ile Osmanlı Bankası kurulmuştur. 1856 yılında İstanbul'da faaliyete başlayan bu banka Osmanlı Devleti'nde gerekli izinleri alarak faaliyete başlayan ilk ticaret bankasıdır.[65] 1863 yılında Bank-ı Osmanî-i Şâhâne kuruluncaya kadar Osmanlı Bankası faaliyetlerine devam etmiştir. Yeni kurulan banka hem millî banka hem de ticaret bankası olması nedeniyle dual karakterli bir bankadır. 1875 yılında Avusturya-Osmanlı Bankası/Austria-Ottoman Bank ile birleşerek çok uluslu bir sermaye yapısına kavuşmuştur. Banka, Osmanlı Devleti sınırları içerisinde şube ağını yaygınlaştırarak en büyük ticaret bankalarından biri olmuş, ancak İstanbul sınırları içerisindeki şube sayısı Pera ve İstanbul şubeleriyle sınırlı kalmıştır. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e intikal eden Bank-ı Osmanî-i Şâhâne son dönem Osmanlı finans tarihi ile özdeşleşen bir kuruluş olmuştur.[66]

Bank-ı Osmanî-i Şâhâne'nin İstanbul'da faaliyete geçmesinden sonra kurulan banka sayısı giderek artmıştır. İstanbul'da faaliyet gösteren bankaların bir kısmı yabancı sermayeli bankaların şubeleri, bir kısmı ise Galata bankerlerinin bir araya gelerek ya da Bank-ı Osmanî-i Şâhâne ile ortaklaşa kurdukları bankalardır. Banka sayısında görülen artış büyük oranda Bâbıâli'nin içine düştüğü mali açmazdan kaynaklanmakta olup temel amaç yüksek faizlerle devlete kredi vermektir. Bazı bankaların faaliyete geçtikleri tarihlere bakıldığında bu eğilimin 1870-1873 arasında yoğunlaştığı görülür. Yabancı sermayeli bankaların bazıları ise uluslararası ticari faaliyetleri finanse etmek için kurulan bankalardır. Bu bankalar kuruldukları ülke ile Osmanlı Devleti arasındaki ticari ilişkilerin gelişmesini, merkez ülkelere hammadde temini üzere tarım ve madencilik faaliyetlerine ağırlık vermişlerdir. Üçüncü bir grup içerisinde değerlendirilebilecek yabancı sermayeli bankalar ise merkez ülke sermayedarlarını yatırım yaptıkları ülkelerde finanse etme ve bu ülke pazarlarının sermayedar ülkenin mallarına açılmasını sağlamaktır. Zikredilen amaçlarla Osmanlı Devleti'nin dağılmasına kadar geçen sürede İstanbul'da çok sayıda banka faaliyette bulunmuştur. Mali açmazdan yararlanmak amacıyla kurulan bankaların büyük çoğunluğu 1875 yılında dış borç ödemelerinin durdurulmasıyla kuruluş gayelerini kaybettiklerinden tasfiye olmuşlar, ticaret ve yatırım ilişkileri kapsamında faaliyet gösteren bankalar ise bu amaca hizmet ettikleri sürece çalışmışlardır. Ancak aşağıda sayılan bankalar ve şubelerin İstanbul'daki faaliyetlerine ilişkin bilgilerimiz azdır. Osmanlı İmparatorluğu Umum Şirketi (1864), Osmanlı İtibar-ı Umumî Bankası (1868), İstanbul Sandığı (1869), Avusturya-Osmanlı Bankası (1871), Avusturya-Türk Bankası (1872), İstanbul Bankası (1872), Rus-Osmanlı Bankası (1872), Osmanlı Kambiyo ve Esham Şirketi (1872), Sanayi ve Ticaret Şirketi (1873), Amerika-Doğu Bankası (1873), Finans ve Nafia Bankası (1873), Simsarlık Bankası (1873), İtibar-ı Sanayi Doğu Bankası (1873), Ziraat ve Sanayi Bankası (1873), Kredi ve Komisyon Şirketi (1873), Verissi ve Cossudi Bankası (1873), Pignatelli Bankası (1873), Ralli Nomico ve Ortakları (1873), İstanbul Arap Sandığı (1873), Credit Lyonnais (1875), Selânik Bankası (1888), Midilli Bankası (1891), Atina Bankası (1904), Wiener Bank-Verein (1905), Deutsche-Orient Bank (1906), Deutsche Bank (1909), Türkiye Millî Bankası (1909), İtibar-ı Mali Osmanlı Anonim Şirketi (1910), Türkiye Ticaret ve Sanayi Bankası (1910), Osmanlı Ticaret Bankası(1911), Banco di Roma (1911), Şirket-i Ticariye, Sınaiye ve Maliye (1913), Emval-i Gayr-i Menkule ve İkrazat Bankası Osmanlı Anonim Şirketi (1915), Türkiye Umumî Bankası (1918), Banco Commerciale Italiana

64 Toprak, "Para ve Bankacılık", s. 761.

65 Cavide Işıksal, "Türkiye'de İlk Bankacılık Hareketi ve Osmanlı Bankası'nın Kurulması", *BTDD*, 1968, sy. 10, s. 72-73; Eldem, *Osmanlı Bankası*, s. 29-53.

66 Clay, *Gold for Sultan*, s. 240-247; Eldem, *Osmanlı Bankası*, s. 500-502; Jacques Thobie, "Osmanlı Bankası", *TCTA,* III, 775-781.

DERSAADET VERGİSİ

İLKER AYKUT*

Osmanlı İmparatorluğu'nda vergi anlayışındaki köklü değişiklikler diğer pek çok konuda olduğu gibi Tanzimat Dönemi'ne tarihlenmektedir. Tanzimat'la birlikte kamu gelir ve giderlerinin idaresinde merkezîleşme hedeflenmiş ve bunun uygulandığı bölgelerde örfi vergilerin kaldırılarak yeni ilkeler çerçevesinde yeni vergiler yürürlüğe girmeye başlamıştır.

Emlak ve gelirlerin modern anlamda vergilendirilmesi de ilk olarak Tanzimat Dönemi'nde gündeme gelen bir husustur. Bu anlamda kişilerin mülkiyetindeki emlak, arazi gibi kıymetlerin tahrirleri yapılmaya başlanmıştır. İlk defa 1840 yılında başlayan bu uygulamayla görevlendirilen muhassıllar Tanzimat'ın uygulanmaya başlandığı bölgelere giderek köy ve mahallelerdeki nüfus, emlak ve gelirleri tespit ederek vergi tevzi ve taksim işini gerçekleştirmiştir.

Tanzimat'la beraber vergilendirmede imtiyaz ve istisnalar kaldırılmak istenmiştir. Fakat İstanbul, payitaht olmasından ileri gelen çeşitli vergi muafiyetlerini korumaya devam etmiştir. Bu nedenle gerek tevzi vergisi, gerek tahrire dayalı vergiler İstanbul'da uygulanamamıştır. Bu durum bir yandan hazineyi önemli gelir kaynaklarından mahrum bırakırken, bir yandan da kamuoyunda çeşitli huzursuzluklara ve tepkilere neden olmuştur.

Namık Kemal, bu durumu Tanzimat'ın eşitlik hükümlerine aykırı bulmaktadır. Kendince yaptığı bir hesaba göre İstanbul'un muaf tutulduğu vergi yükünün 1864 yılı bütçesine göre 9.143.340 lira olduğunu ve bu çapta bir gelirden hazinenin mahrum kaldığını belirtmektedir. Namık Kemal'e göre ayrıca İstanbul, vergileri ödeme gücü açısından Anadolu'dan daha iyi ve üzerindeki vergileri kolayca ödeyebilecek durumdadır. Namık Kemal vergiye dair çeşitli itirazlar olduğunu kabul eder ve bu itirazlara cevap vermeye çalışır. Söz konusu itirazların bir kısmının o dönemde yabancı raporlarda da tespit edilen sorunlar olması açısından anlamlıdır. Örneğin, yabancıların mülk edinme hakkının bulunmaması ve bu yüzden vergi veremeyecekleri ve İstanbul halkının –ki burada zenginlere değinilmekte– bu tip yeni vergilerden duyacağı rahatsızlık önemli itiraz noktalarındandır.

Namık Kemal'in söz konusu yazısının yayınlandığı tarihlere denk gelen bir düzenlemeyle 1868 yılında yabancılara mülk edinme hakkı verilir ve İstanbul'da yeniden tahrire başlanır. Anlaşılacağı üzere bu, İstanbul'da vergilendirme amacıyla gerçekleşen ilk tahrir değildir. Galata ve Pera bölgesiyle sınırlı kalan ilk tahrir, vergilendirmenin yanında kent planlaması ve imar planlamaları amaçları da gözetilerek 1858 yılında gerçekleştirilmiştir. Altıncı Daire-i Belediye'nin kurulduğu yıllara denk gelen bu tahrir sonrasında bölgedeki emlakten elde edilen gelirin %2'sinin vergilendirilmesi hedeflenmiştir. Burada hedeflenen gelirler merkezî gelir yerine belediyenin finansmanı açısından değerlendirilmiştir.

Fakat 1860 yılında toplanmaya başlanan bu verginin tahsili hedeflenenin çok altında kalmıştır. Belediye meclisi içerisindeki bankerlerin belediyenin finansmanı için kredi alınması yönündeki yönlendirmeleri ve yabancı elçiliklerin kendi vatandaşlarının muafiyeti yönündeki çabaları gibi sorunlar bu başarısızlığın sebeplerine işaret ediyor.

1864 yılında İstanbul'un çeşitli bölgeleri için bir tahrir daha yapılması planlanmıştır. Yalnız bu tahrir sonucunda tahakkuk ettirilen verginin miktarı, tahrire göre değil de beklenen yani tahmin yoluyla belirlenen bir miktardır.

1870 sonrasına dek İstanbul'da toplanması hedeflenen vergiler daha çok belediye giderlerinin finansmanı amacıyla düşünülmüştür. Ancak vergiler, 1874 yılında yapılan tahrirle birlikte merkezî bütçe gelirleri arasında gösterilmeye başlanmıştır. 1874-1875 yılının bütçesinde "Dersaadet emlak vergisi ve patent varidatı vesaire" şeklinde bir kalem olarak belirtilen vergi gelir kalemleri içerisinde ise "Dersaadet vergisi" olarak kaydedilmiştir.

1874 itibarıyla belirlenen vergi oranları İstanbul, Bilad-ı Selase ve diğer bağlı yerlerden %4 oranında emlak; %4 oranında ise akar vergisi şeklindedir. Ödeyemeyecek durumda olanların kıymet vergisinden muaf tutulmalarına karar verilmiştir.

Bu oranlar yıllar itibarıyla değişiklikler göstermiştir. 1880-1881 mali yılında, "ekili arazi ve arsaların kıymeti üzerinden %4, öşür vermeyen arazinin kıymeti üzerinden %8, kıymeti 20.000 kuruşa kadar olan ve ikamet edilen hanelerin kıymeti üzerinden %4, kıymeti 20.000 kuruştan yukarı olan hane, işyeri ve gelir getiren emlakten %8 oranında vergi alınmasına karar verilmiştir. 1887-1888 mali yılında ise artan bütçe açığı sebep gösterilerek akar vergisine %2 oranında zam yapılmıştır.

1914 ve 1919 yıllarında da sırasıyla %8-%30 oranları arasında ve %50 oranında zam yapılan vergi oranında, en büyük artış 1923 yılında gerçekleştirilmiş görünüyor.

* İstanbul Üniversitesi



27- 1878 tarihli kaime (İBBŞM)

(1919), Marmaroş Bank (1919), Holantse Bank Uni. N. V. (1921), Ticaret ve Sanayi Türkiye ve İran Bankası Anonim Şirketi (1921), Banque Française Des Pays Orient (1922), Guarantee Trust Co. of NY (1922), American Express Co. Inc. (1922), Commercial Bank of Near East (1922), Ionian Bank Limited (1922), Dersaadet Küçük İkrazat Sandığı T.A.Ş. (1923) bu kapsamda sayılabilecek bankalardır.[67]

Galata bankerlerinin kurduğu bankalar dışarıda bırakılırsa Osmanlı bankacılık sistemi ilk kurulan bankalardan itibaren neredeyse tamamen yabancı sermayeli bankaların hâkim olduğu bir piyasa olmuştur. II. Meşrutiyet Dönemi'ne kadar geçen sürede bu duruma istisna teşkil edecek yerli sermayeli banka sayısı çok azdır. Bu bankalar içerisinde en önemlisi 1863 yılında tarım sektöründeki üreticilere düşük faizli kredi sağlamak amacıyla Midhat Paşa tarafından başlatılan memleket sandıkları uygulamasının 1888 yılında yeniden organize edilerek İstanbul'da Ziraat Bankası'nın vücuda getirilmesidir.[68] Bu banka yaygın şube ağıyla tarım sektörüne hizmet etmiş, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e miras kalmıştır. İstanbul'un işgali ve İstiklal Savaşı'nın başlaması ile Anadolu'da bulunan şubeler 1920 yılında Ankara'da oluşturulan genel müdürlüğe bağlanmıştır. Savaşın bitmesinin ardından 1924 yılında yapılan yasal değişikliklerle banka anonim şirket hâline getirilerek tamamen merkezi Ankara olan bir banka hâline getirilmiştir.[69] Midhat Paşa'nın diğer bir girişimi ise 1868 yılında halkın elindeki tasarrufların bir araya getirilerek zanaat sahipleri ve esnafı finanse etmek ve halkı tasarrufa teşvik etmek amacıyla İstanbul'da kurduğu Emniyet Sandığı'dır. Sandık Ziraat Bankası gibi Cumhuriyet dönemine miras kalan diğer bir kurumdur.[70] 1908 yılında İttihat ve Terakki Partisi'nin iktidara gelmesi ile benimsenen millî iktisat akımı bankacılık alanında da yoğun bir şekilde hissedilmiştir. Ancak bu dönemde kurulan bankaların önemli bir kısmı Anadolu'da kurulan yerel bankalardır. Bu dönemde İstanbul'da kurulan en önemli banka daha önce de bahsedildiği gibi Bank-ı Osmanî-i Şâhâne'nin yerini alması amacıyla kurulan Osmanlı İtibar-ı Millî Bankası'dır. İstanbul'da kurulan yerli sermayeli diğer bankalar ise İstanbul Bankası (1911), Emlak ve İkrazat Bankası Osmanlı A.Ş. (1914), Asya Bankası Anonim Şirket-i Osmaniyesi (1914), Ticaret ve İtibar-ı Umumî Bankası (1917), Millî İktisat Bankası (1918), İktisat Anonim Şirketi (1918) ve İtibar ve Ticaret Osmanlı A.Ş. (1918) şeklinde sıralanabilir.[71]

SERMAYE PİYASASI VE DERSAADET BORSASI

Osmanlı Devleti'nde menkul kıymetler borsası tarzında bir borsanın ne zaman oluştuğu belirsiz olup Galata Borsası'nın kuruluşuna ilişkin 1864, 1865 ve 1866 yılları zikredilmektedir. Kendini Galata Borsası müdürü olarak tanımlayan Antoine Ducci'nin 1846 yılına ait dilekçesinde borsanın açılması için 12 yıl uğraşarak nihayet başardığını

67 Clay, *Gold for Sultan*, s. 101-107, 179-193, 204-213; Exertzoglou, "Greek Banking", s. 164-177; A. Gündüz Ökçün, *İktisat Tarihi Yazıları,* Ankara 1997, s. 221-223.

68 Seçil Akgün, "Mithat Paşa'nın Kurduğu Memleket Sandıkları: Ziraat Bankası'nın Kökeni", *Uluslararası Mithat Paşa Semineri*, Ankara 1986, s. 189-191; Tevfik Güran, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Zirai Kredi Politikasının Gelişimi 1840-1910", *Uluslararası Mithat Paşa Semineri*, Ankara 1986, s. 119-125; Yusuf Saim Atasagun, *Türkiye Cumhuriyeti Ziraat Bankası, 1888-1938*, İstanbul 1939, s. 1-21.

69 Atasagun, *Ziraat Bankası*, s. 31-34.

70 Burhan Ulutan, *Bankacılığın Tekamülü*, Ankara 1957, s. 164-167.

71 Ökçün, *İktisat Tarihi Yazıları*, s. 223-226.

Bu tarihte emlak vergisi oranları ikametgâhlarda 3, ticarethanelerde ise 6 katına çıkarılmıştır.

Verginin tahsili ise ayrı bir öneme sahiptir. 1886 yılına dek tahsilat 3 taksit hâlinde ve tahsildarsız olarak ödenmekteydi. Bu tarihten sonra tahsil işi, jandarma zabitânı maiyetindeki tahsildar bölüklerine verildi. Verginin zamanında ödenmesi için çeşitli tedbirler getirilmiştir. Zamanında ödeme yapmayana bir ilmühaber gönderilirdi. Üç ilmühaberden sonra imam, muhtar ve polis aracılığıyla tebliğ yapılmakta ve hâlâ ödeme gerçekleşmiyorsa mükellefin mallarına hayatını ve mesleğini sürdürmeye yetecek kadarı hariç tutularak el konulmaktaydı.

Ödenmeyen vergilerle ilgili bir takip sistemi kurulmuş olsa da istenen tahsilat oranlarına ulaşılamamış ve vergi bakayası giderek artmıştır. Bu durum üzerine tahsil işlemleri 1888 yılında Maliye Dairesi'ne devredilmiştir. Emlak kıymetinin takdiri belediyeye bırakılmış ve vergi mükelleflerinin itirazlarına Meclis-i Maliye'nin bakmasına karar verilmiştir.

Şehremanetinden devralınan vergi tahsil işlemlerinden sonra Maliye Nezareti vergi tahsilinin düşük kalmasıyla ilgili birtakım tespitlerde bulunmuştur. Emlak kıymetlerinin doğru belirlenmemesi sorunların başında gelmektedir. Fakirlerin emlak kıymetleri olduğundan yüksek, zengin olanların ise düşük gösterilmekte ve yanmış binalardan bile kıymet üzerinden vergi talep edilmektedir. Emlak sahipleri kendi adına olmayan maaş ve esham kuponlarıyla ödeme yapamamaktadırlar. Tahrirlerle ilgili yapılması gereken yoklamalar yapılmamakta ve yangın vb. sebeplerle zarar gören binalar eski kıymetleri üzerinden vergilendirilmektedir. Maliye Nezareti'ne göre bakayaların en önemli sebepleri bu hususlardır.

Emlak ve akar vergisi gelirleri merkezî hazineye ait olduğundan belediye nakit ihtiyacını karşılayabilmek için kendi bölgesinden toplanan vergiden sürekli pay istemiştir. Bu taleplerin üzerine 1886-1887 yılı "Dersaadet vergisi" gelirlerinin %10'u şehremanetine tahsis edilmiş ve bu oran bir sene sonra %15'e çıkarılmıştır. Bu gelirlerin temizlik işlerine harcanması şart koşulmuştur. Fakat ayrılan bu tahsisatın belediyeye ne ölçüde faydalı olduğu tartışmalıdır. 1896-1897 ve 1897-1898 yılları için ayrılan payların hazineye ve buna mukabil bakayalardan belirli oranların belediye hizmetleri için emanete devredilmesine karar verilmiştir. Vergiyle ilgili en yüksek zam 1923 yılında gerçekleştirilmişti. Yine bu sene yapılan düzenlemeyle "Dersaadet vergisi" gelirlerinin %8'inin belediyeye bırakılmasına karar verilmiştir.

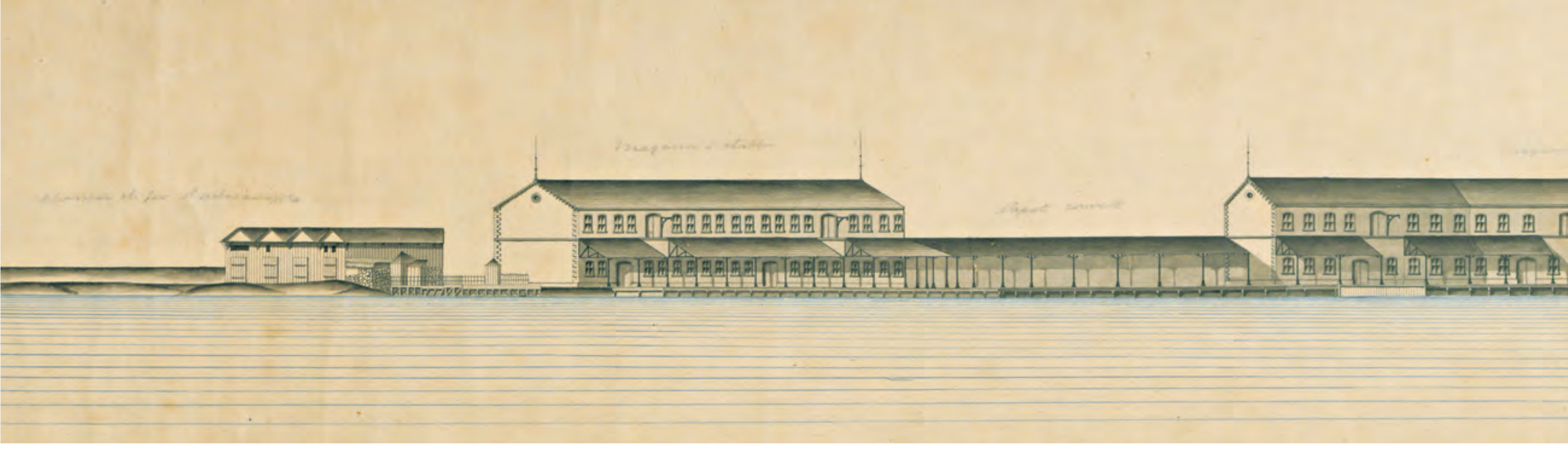
Dersaadet vergisi Tanzimat'la beraber uygulanmaya başlanan modern vergilendirme ilkeleri, hazine gelirlerinin merkezîleştirilmesi gibi köklü yeniliklerin halkalarından biridir. İstanbul'un payitaht olması, eskiden beri gelen vergi imtiyazlarının bulunması, yabancıların yoğun ikamet ettiği ve kapitülasyonlardan gelen önemli vergi bağışıklıklarına sahip olmaları ve mülk edinme haklarının bulunmaması İstanbul'da bir emlak vergisinin uygulanması önünde ciddi bir engel teşkil etmiştir. Bu konu 1860'lardan beri hem kamuoyunca hem de yabancı uzmanlar tarafından dile getirilse de ancak 1870'li yıllarda hayata geçirilme imkânı bulmuştur. Bu tarihten sonra ise sorunlar verginin uygulama kısmıyla ilgili olarak devam etmiş ve bu vergi, varlığını Cumhuriyet'in ilanına dek sürdürmüştür.

KAYNAKLAR

Akar, Şevket Kamil, "İstanbul'da Emlâk ve Akâr Vergisi Uygulaması: Dersaadet Vergisi", *Türkler*, Ankara 2002, c. 14, s. 351-358.

Kaya, Alp Yücel, Yücel Terzibaşoğlu, "Tahrir'den Kadastro'ya: 1874 İstanbul Emlak Tahriri ve Vergisi: 'Kadastro Tabir Olunur Tahrir-i Emlâk'", *TT*, 2009, sy. 9, s. 9-59.

Şener, Abdüllatif, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Vergi Sistemi*, İstanbul 1990.



28- İstanbul Rüsumat Dairesi ve antrepoları planı (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

belirtmesinden, tüccarlar ve bankerler arasında 1834 yılından itibaren düzenli bir piyasanın oluşmaya başladığı sonucuna ulaşılabilir. Bu çerçevede Galata'da bir kahvede bazı tüccarların bir araya gelmesi ile başlayan borsa, daha sonra ahşap bir eve sonra da 1 Temmuz 1852 yılında Dalmaçya asıllı İtalyan mimar André Manzin'in tasarımına göre yapılan bir binaya geçmiştir.[72]

Menkul kıymetlerin alınıp satıldığı bir piyasadan söz edilmek istenirse borsanın izlerini Osmanlı Devleti'nin iç borçlanma araçları ile şirket hisse senetleri ve tahvillerinde aramak gerekir. Bu çerçevede 1840 yılı öncesinde iç borçlanma amacıyla çıkarılan eshamların kişiler arasında devrinin istisnai şartlara bağlı kılınması nedeniyle bir menkul kıymet piyasasının varlığından bahsedilemez.[73] Ancak kişiler arasında eshamın alım satıma konu olduğuna dair şikâyetler yine de bu tür bir piyasaya doğru gidişin ilk habercisi olarak yorumlanabilir. İlk kez 1840 yılında Tanzimat reformlarının finansmanı için çıkarılan ve esham sisteminin bir devamı niteliğinde olan esham kavaimi/kaime hamiline muharrer nitelikte ihraç edildiğinden piyasada alım satıma konu bir iç borçlanma aracının yaratıldığından bahsedilebilir. Bununla birlikte kaime için kısa süre içinde bir piyasanın oluştuğu görülmemekte, ancak kontrolsüz ihracı nedeniyle kaime fiyatlarının dalgalandığı bilinmektedir.[74] Devlet iç borçlanma araçlarının piyasada alınır satılır bir meta hâline gelmesi daha çok Kırım Savaşı nedeniyle çıkarılan iç borçlanma senetleriyle gerçekleşmiştir. Savaşın finansmanı için çıkarılan değişik isim, vade ve faiz oranlarına sahip borçlanma kâğıtları İstanbul'da "ayaklı borsa" olarak tabir olunacak mahallerde alınıp satılmaya başlamıştır. Buna ilişkin şikâyetlerin Kırım Savaşı sonrasında yoğunlaşmaya başladığı bilinmekle birlikte resmî anlamda bir düzenlemeye gidilmemiş, bu tür faaliyetler cebri tedbirlerle önlenmeye çalışılmıştır. Kırım Savaşı'ndan 1862 yılının başlarına kadar devam eden süreç İstanbul piyasasının hükûmetin kontrolünden çıkarak spekülasyonun hızlanmaya başladığı bir dönemdir. Devletin savaş esnasında çıkardığı iç borçlanma senetlerini yenileme, Galata tüccar ve bankerlerine olan borçlarını ödemekte güçlük çekmesi ile tırmanan süreç 1861 yılında iki krize yol açmıştır. Önceki kısımlarda da belirtildiği gibi hükûmet, krize müdahale ederek finansal işlemlerin gerçekleştirildiği mekânları kapatmış, karışıklığa sebep olanları tutuklamıştır.[75]

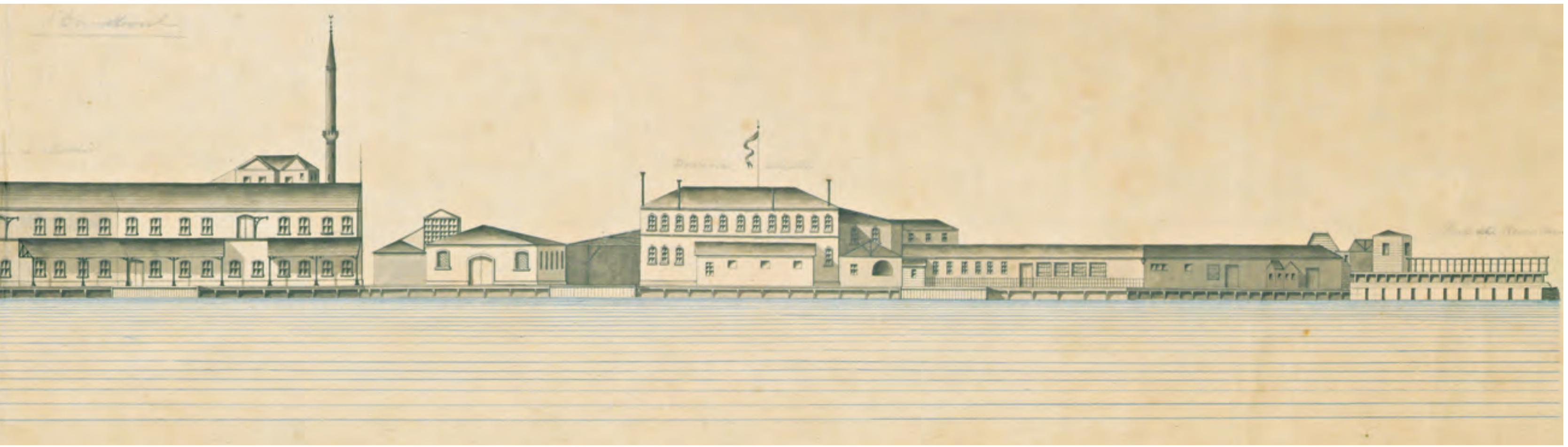
Krizin ardından yapılan çalışmalar Galata Borsası'nın resmiyete kavuşturulması için önemli bir dönüm noktası olmuştur. Avrupa örneklerine uygun olarak hazırlanan 102 maddelik bir borsa nizamnamesi taslağı üzerinde çalışmalar yapılmakla birlikte hayata geçirilememiştir. 1863-1865 yıllarında Bâbıâli'nin mevcut iç borç sistemini daha modern hâle getirmek için muhtelif isimlerdeki iç borçlanma araçlarını "esham-ı umumiye" adında yeni bir iç borçlanma senedine dönüştürmesi, Galata Borsası'nın işlem hacminin genişlemesini sağlamıştır. Ancak devlet kontrolünün ve resmî kuralların olmadığı

72 Akar, Al ve Bayraktar, *Osmanlı Finans Sisteminde Çağdaşlaşma*, s. 395; Nur Akın, *19. Yüzyılın İkinci Yarısında Galata ve Pera*, İstanbul 2002, s. 228.

73 Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, s. 186-195.

74 Akyıldız, *Para Pul Oldu*, s. 35-36, 41-81.

75 Akar, Al ve Bayraktar, *Osmanlı Finans Sisteminde Çağdaşlaşma*, s. 397-404.



Galata Borsası, Havyar Hanı merkezli olarak esham-ı umumiye üzerine spekülasyonların yapıldığı bir borsa olmuştur. 1850'li yılların başında Şirket-i Hayriye'nin kurulması ile ilk kez bir anonim şirket kurulmakla birlikte şirketler cephesinin bu dönemde Galata Borsası'nın gelişimine fazla katkısı olmamış, kurulan şirket sayısı sınırlı kalmıştır. 1866 yılı ile başlayan spekülatif akım 1873 yılına kadar devam etmiş, Viyana Borsası'nda patlak veren krizin tüm dünyaya yayılması ile birlikte Galata Borsası iflaslar ve intiharların sıradan olaylar hâline dönüştüğü bir piyasa hâline gelmiştir. 1861 krizi sonrasında olduğu gibi Galata Borsası'nın düzenlenmesi tekrar gündeme gelmiştir. Borsada yaşanan olaylardan endişe duyan hükûmet, bürokratlar, itibarlı banka ve bankerlerden oluşan bir komisyonun yaptığı çalışma sonrasında 1873 yılında *Dersaâdet Eshâm ve Tahvîlât Borsası Nizamnâmesi* yürürlüğe konulmuştur. Bu nizamname ile borsa devlet tarafından kuralları belirlenen ve kontrol edilen bir kurum hâline dönüşmüştür. Dersaadet Borsası'na hükûmet tarafından atanan ilk komiseri Abidin Bey'in (Paşa) borsa işlemleriyle ilgili risalesi dönemin borsasına önemli ölçüde ışık tutmaktadır.[76]

Dersaadet Borsası 1873 yılında resmî bir düzenlemeye kavuşmasına rağmen istikrarlı bir yapıya kavuşamamıştır. Özellikle bu tarihte Viyana'da patlak vererek dünyaya yayılan kriz, Osmanlı Devleti'ni de derinden etkilemiştir. Kamu maliyesi yönünden ciddi sıkıntılar içinde bulunan ve finansman ihtiyacını önemli ölçüde uluslararası finansal piyasalardan sağlayan Osmanlı Devleti, bu piyasalardaki kriz nedeniyle finansman sağlayamaz hâle gelerek 1875 yılında borç ödemelerini tamamen tatil etmiştir. Bu karar uluslararası finansal piyasalarda olduğu gibi Dersaadet Borsası'nda da ciddi dalgalanmalara neden olmuştur.[77] Borç ödemelerinin durdurulmasının ardından 1877-1878 Osmanlı-Rus (93 Harbi) Savaşı'nın başlaması dış piyasalardan borçlanma imkânı kalmayan Osmanlı Devleti'ni tekrar faizsiz kaime ihracına sevk etmiştir. Kaime ihracı para piyasasındaki mevcut kargaşayı daha da derinleştirmiştir. Dolayısıyla 1873 krizi ile başlayarak Rus Savaşı nedeniyle çıkarılan kaimelerin piyasadan çekildiği 1880'li yılların başlarına kadar Dersaadet Borsası tam bir spekülasyon sahası hâline dönüşmüştür. İstanbul'daki sarraflar ve bankerler piyasa üzerinde devletin yeterli gözetim ve denetiminin de bulunmamasını fırsat bilerek iç ve dış borçlanma tahvilleri, kaime ve ufaklık paraları kullanarak Dersaadet Borsası'nı tam bir kumar alanı hâline getirerek hem halkı hem de Osmanlı hazinesini ciddi anlamda zarara uğratmışlardır. Hükûmetin para piyasasındaki kargaşanın önüne geçmek ve kaime fiyatlarında istikrarı sağlamak için 1873 tarihli borsa düzenlemesinde değişiklik yapması gündeme geldiyse de yürürlüğe konulamamıştır. Tedavülden alınıncaya kadar kaimeler spekülasyon konusu olmaya devam etmiştir.[78]

Borçlanma tahvilleri üzerine yapılan spekülasyonlar, önce Galata bankerlerinin kendi alacaklarını tahsil etmek üzere 1879 yılında İstanbul'da kurdukları Rüsûm-u Sitte İdaresi, daha sonra ise

76 Akar, Al ve Bayraktar, *Osmanlı Finans Sisteminde Çağdaşlaşma*, s. 405-432; Celali Yılmaz, *Hava Oyunları Osmanlı Borsasında Finansal İşlemler*, İstanbul 2011, s. 39-138.

77 Hüseyin Al, *Uluslararası Sermaye ve Osmanlı Maliyesi, 1820-1875,* İstanbul 2007, s. 39-42.

78 Akyıldız, *Para Pul Oldu*, s. 295-301.



29- 1 kuruşluk kaimenin ön yüzü (İBBŞM)



30- 100 kuruşluk kaimenin ön yüzü (İBBŞM)



31- 20 kuruşluk kaime (İBBŞM)

Avrupalı alacaklıların Osmanlı Devleti ile 1881 yılında anlaşarak Düyun-i Umumiye İdaresi'nin faaliyete geçmesi ile son bulmuştur. Düyun-i Umumiye İdaresi'nin *Muharrem Kararnâmesi* uyarınca belirlenen şartlar çerçevesinde borçlanma faizlerini düzenli olarak ödemeye başlaması, Avrupa piyasalarından daha uygun faizlerle yeni borçlar temin etmesi Galata bankerlerinin spekülasyonlarını büyük ölçüde ortadan kaldırmıştır. Yeni dönemde Dersaadet Borsası'nın yeni spekülasyon alanı, sayıları gittikçe artmaya başlayan ve borsada işlem gören anonim şirket hisse senetleri üzerinedir. Bank-ı Osmanî-i Şâhâne, Galata bankerleri ve yabancı sermayenin kurdukları şirketlerin hisseleri Dersaadet Borsası'nda işlem görmüştür.[79] Böylece Tanzimat Dönemi'nde Dersaadet Borsası'na katkısı az olan şirketler kesiminin ağırlığı büyümüştür. II. Abdülhamid'in tahtta kaldığı dönemde (1876-1908) Dersaadet Borsası'nın yaşadığı en önemli hisse spekülasyonu Bank-ı Osmanî-i Şâhâne müdürü Sir Edgar Vincent'in Transvaal (Güney Afrika) Altın Şirketi'yle ilgiliydi. 1895 yılında yaşanan bu spekülasyon sonucunda başta Bank-ı Osmanî-i Şâhâne olmak üzere çok sayıda hisse senedi sahibi büyük zarar gördü. Bu olayın hemen ardından 1896 yılında Ermeni komitacıların Bank-ı Osmanî-i Şâhâne'ye baskın düzenlemeleri borsada işlem gören tahvil ve hisse senedi fiyatlarında düşüşlere neden oldu. Bunun üstüne Bank-ı Osmanî-i Şâhâne'nin menkul kıymet işlemlerine yönelik kredi vermeyi durdurması borsanın dört ay süreyle kapanmasına yol açtı.[80] Yaşanan bunalımın ardından

79 Kazgan, *İstanbul Borsası*, s. 94-95; Jacques Thobie, "Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye", *TCTA,* III, 733-739; Thobie, "Osmanlı Bankası", III, 780-781.

80 R. P. T. Davenport-Hines and Jean-Jacques Van Helten, "Edgar Vincent, Viscount d'Abernon, and the Eastern Investment Company in London, Constantinople and Johannesburg", *Journal of Business History*, 1986, c. 28, sy. 1, s. 41-52.



32- Kaime (İBBŞM)

Dersaadet Borsası'nda işlemler normal hâline döndü. 1873 yılında çıkarılan *Borsa Nizamnâmesi*'nin günün ihtiyaçlarını karşılayamaz hâle gelmesiyle 1906-1908 döneminde *Eshâm ve Tahvîlât Borsası Nizamnâmesi* yürürlüğe konuldu.[81]

1870 yılında Havyar Hanı'ndan Komisyon Han'a taşınan borsa, bu binanın 1913 yılında yıkılması üzerine Mehmet Ali Paşa Hanı'na taşındı. Taşınmanın hemen ardından I. Dünya Savaşı'nın başlaması Dersaadet Borsası'nın faaliyetlerinin tatil edilmesine yol açmıştır. Resmî olarak borsa tatil edilmesine rağmen borsa işlemleri gayriresmî bir şekilde yapılmaya devam etti. Galata ve Beyoğlu'ndaki sosyal mekânlar borsa işlemlerine ev sahipliği yapıyordu. Örneğin, Kanun-ı Esasi Kıraathanesi borsacıların en önemli uğrak yerlerinden biriydi.[82] Bu durumun mahzuru karşısında İttihat ve Terakki Hükûmeti 1917 yılında borsanın tekrar açılmasını sağladı ve borsa binası Galata'da bulunan Mertabani Sokağı'ndaki Hrisovloni Bankası'nın merkezinin bulunduğu binaya taşındı. Borsanın tekrar açılmasıyla birlikte millî iktisat akımının da etkisiyle çok sayıda yerli sermayeli şirket kuruldu ve borsada işlem görmeye başladı. Dersaadet Borsası 1921 yılında yeniden inşa edilen Komisyon Han'a taşındı ve 1923 yılında borsayla ilgili yeni düzenlemeler yapıldı. 1926 yılında ise Sirkeci'deki Vakıf Han'a taşınarak Osmanlı Devleti'nden Cumhuriyet'e intikal etti.[83]

SİGORTACILIK VE SİGORTA ŞİRKETLERİ

Osmanlı Devleti'nde sigortacılık faaliyetlerinin ne zaman başladığına dair bilgiler sınırlıdır. Ancak sigortacılığın deniz sigortaları yoluyla Osmanlı liman şehirlerinde başlamış olabileceği konusunda görüş birliği vardır. Özellikle, Avrupa'da sigorta alanındaki gelişmelere paralel olarak, dış ticaretle meşgul İstanbul'daki yabancı tüccarlar arasında sigorta işlemlerinin kullanılmaya başlanmış olması muhtemeldir. Mevcut bilgiler çerçevesinde Osmanlı Devleti ilk kez 1833 yılında Mısır sorunu nedeniyle sigorta işlemi yaptırmıştır. Bölgeye deniz yoluyla sevk edilecek arpa, buğday ve peksimetin sigortalanması konusunda Zahire Nazırı Hacı Veli Ağa, nakliyeyi gerçekleştirecek Balzac adında Fransız bir tüccar ile nakliye anlaşması yapmış, deniz kazaları ve gemiye el konulması durumlarına karşı sigorta senedi düzenlenmiştir.[84]

XIX. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren Osmanlı dış ticaret hacmi yüzyıl boyunca hızlı bir artış göstermiş, Osmanlı ekonomisinin önceki yüzyıllardaki dışa kapalı yapısı nitelik değiştirerek dışa açık bir ekonomi hâline gelmeye başlamıştır. Dışa açılmayla birlikte canlanan, başta İstanbul olmak üzere liman şehirlerinde, Avrupalı sigorta şirketlerinin acente ve temsilcilik sayıları da artmıştır. Bu gelişmede ilk sırayı doğal olarak İstanbul almıştır. Neos Triton (1848), Hocabey Sigorta Kumpanyası (1849) ve Trieste Sigorta Kumpanyası (1853) İstanbul'da faaliyete geçen ilk şirketlerdir.[85] Bu şirketlerin temel

81 *Borsa Rehberi (1928)*, çev. M. Ragıp Batumlu, 2. bs., İstanbul 1992, s. 18.

82 Kazgan, *İstanbul Borsası*, s. 102.

83 *Borsa Rehberi*, s. 19.

84 Fatih Kahya, "Osmanlı Devleti'nde Sigortacılığın Ortaya Çıkması ve Gelişmesi", yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi, 2007, s. 35-36.

85 Murat Koraltürk ve Fatih Kahya, *Mal Canın Yongasıdır David M. Kohen Kolleksiyonundan Belgelerle Osmanlı İmparatorluğu'nda Sigortacılık*, İstanbul 2009, s. 14.



33- VI. Mehmed Vahideddin devrinde İstanbul'da basılan sikkeler (İstanbul Arkeoloji Müzesi, Sikkeler Bölümü)



34- V. Mehmed Reşad devrine ait 1 liralık kâğıt paralar (BOA)

sigortacılık faaliyeti deniz nakliye sigortasıdır. Yangın sigortalarında ise 1870 yılındaki "Büyük Beyoğlu yangını" sonrasında büyük artış yaşanmıştır. Hayat sigortaları ise 1890'lı yıllarda ortaya çıkmıştır.[86] Bütün bu gelişmeler sigorta sektörünün kontrolsüz bir şekilde büyümesine yol açmıştır. Gerek sigorta piyasasına yönelik düzenlemelerin yetersizliği gerekse kapitülasyonların koruması altında İstanbul'da çok sayıda yabancı sigorta şirketi faaliyet göstermeye başlamıştır.

Örneğin, sigorta sektöründeki düzensizliğin ortadan kaldırılması ve sektörün kontrol altına alınması amacıyla 1887 yılında bir layiha kaleme alan Yorgaki Efendi'nin tespitlerine göre, devletten herhangi bir ruhsat almadan faaliyet gösteren sigorta şirketi sayısı 36'dır.[87] Bu sayı yüzyılın sonuna doğru daha da artış göstermiştir.[88] Bu genel eğilim içerisinde 1892 yılında yabancı sermaye ile İstanbul'da kurulan Osmanlı Sigorta Şirket-i Umumiyesi bir istisna teşkil etmektedir.[89] Dönemin uleması tarafından sigorta işlemlerinin caiz

86 H. Cemal Ererdi, *Sigortacılığımızın Tarihi*, İstanbul 1998, s. 28-31, 57.

87 Kahya, "Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık", s. 39.

88 Murat Baskıcı, "Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası, 1860-1918", *SBFD*, 2005, c. 57, sy. 4, s. 9-13.

89 Celali Yılmaz, *Osmanlı Anonim Şirketleri*, İstanbul 2012, s. 287-292.

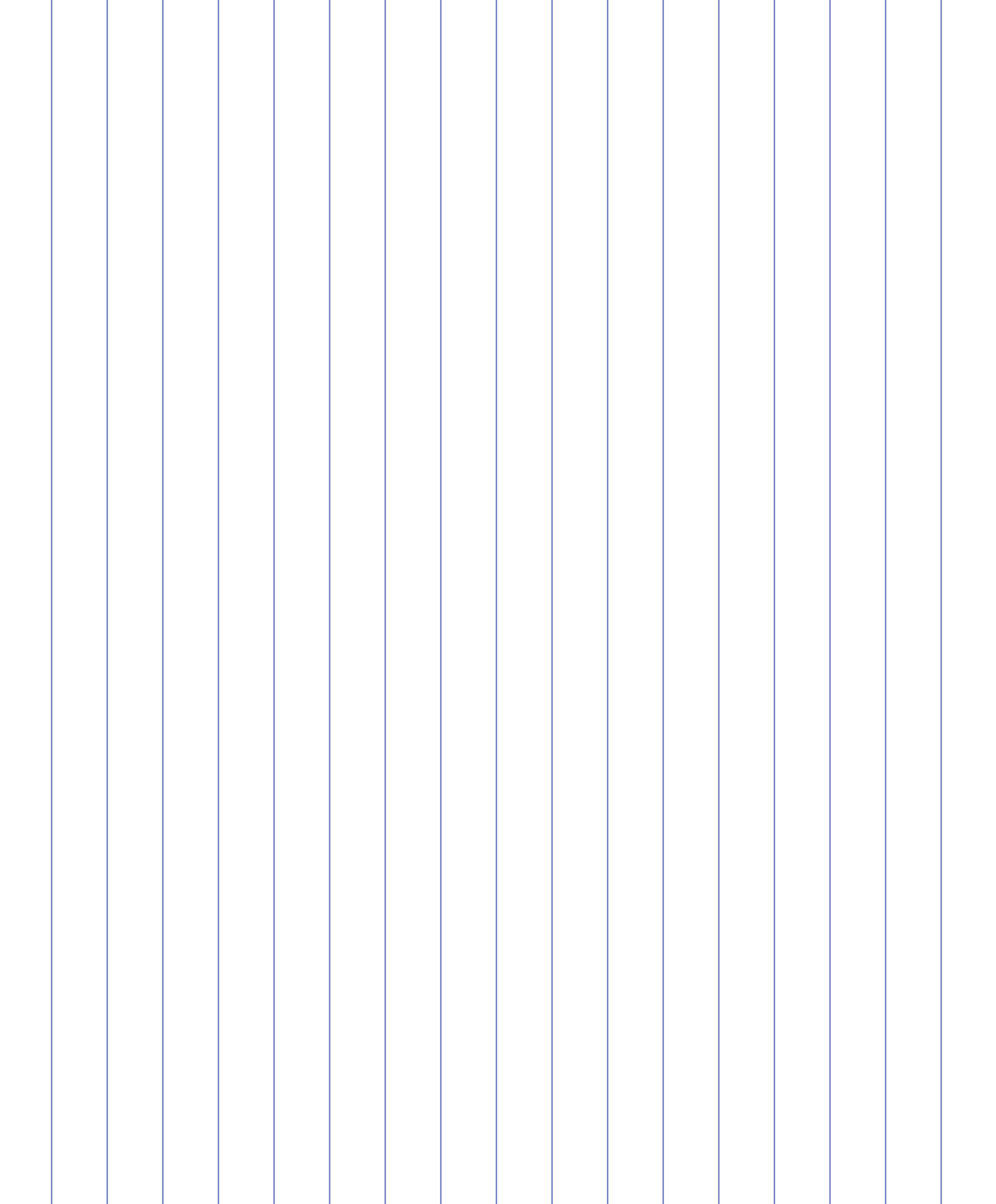
görülmemesi nedeniyle Müslümanların bu sektöre mesafeli durdukları ileri sürülmektedir. Oysa "Büyük Beyoğlu yangını"ndan sonra yangın sigortalarının caiz olacağı konusunda Şeyhülislamlıktan bir fetva alındığı belirtilmektedir. Ancak bu fetvanın metni ortada yoktur. 1911 yılında ise hayat sigortalarının ancak sigorta şirketi merkezinin İslam memleketleri dışında olması ve sigorta bedelini kendi rızası ile ödemesi durumunda caiz olacağına dair bir fetva alınmıştır. Bu hususlar hem sigorta şirketlerinin tamamen yabancıların faaliyet gösterdiği bir alan, sigorta yaptıranların büyük çoğunluğunun ise yabancılar ve gayrimüslim tebaadan oluşmasına yol açmıştır.[90]

Hükûmet, tamamen yabancı sigorta şirketlerinin faaliyet gösterdiği sigorta alanını 1887 yılından itibaren muhtelif tarihlerde düzenleme altına almak istediyse de sefaretlerin sürekli kapitülasyonları öne sürerek ayak diremeleri sonucunda bu istek 1914 yılına kadar gerçekleştirilememiştir. İttihat ve Terakki Hükûmeti döneminde hazırlanan Ecnebi Anonim ve Sermayesi Münkasım Şirketler ile Ecnebi Sigorta Şirketleri hakkında *Kanun-ı Muvakkat* ile sektör düzenleme altına alınmıştır. Millî iktisat akımı çerçevesinde bankacılık sektörünün millîleştirilmesine paralel olarak sigorta sektöründe de benzer bir gelişme teşvik edildiyse de sigortacılık sektörü yabancı sermayenin kontrolü altında kalmaya devam etmiştir. Bu dönemde yabancı sermayenin ortaklığında İstanbul merkezli sigorta şirketleri kurulmaya başlanmıştır. Ancak yaşanan değişiklik sadece şirket isimlerinde görülen "millî" kelimesinden ibaret olmuştur. İhtiyat-ı Millî Hayat Sigorta Osmanlı A.Ş. (1912), Merakib-i Sagire-i Bahriye-i Osmaniye Sigorta Şirketi (1913), Millî Sigorta Anonim Şirketi Umumiyesi (1914), Türkiye Millî Sigorta Şirketi (1917), İttihad-ı Millî Osmanlı Sigorta Şirketi (1918), Osmanlı Millî Umum Şirketi (1918), İstanbul Umum Sigorta Şirketi (1920), Şark Sigorta (1923) millî iktisat döneminde İstanbul'da kurulan sigorta şirketleridir. Bu şirketlerden sadece sonuncusu millî sermayeli olup bu sigorta şirketi 1892 yılında kurulan Osmanlı Sigorta Şirketi Umumiyesi'nin 1917 yılında İtibar-ı Millî Bankası tarafından satın alınarak Osmanlı Millî Umum Şirketi'ne dönüştürülmesi ile oluşmuştur. 1920 yılında ise bu şirket, İstanbul Umum Sigorta Şirketi adını almıştır.[91] 1920'li yıllara bakıldığında yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nin sigorta sektöründeki yabancı egemenliğini olduğu gibi Osmanlı Devleti'nden devraldığı görülmektedir.[92]

90 Turgut Akpınar, "Tarihte Sigorta ve Yurdumuzda Sigortaya Dair İlk Fetvalar", *TT*, 1990, sy.75, s. 38-39; Haydar Arseven, "Sigortanın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığımızın Sebepleri", *İFM*, 1987, c. 43, s. 425-429.

91 Ererdi, *Sigortacılığımızın Tarihi*, s. 59-85; Yılmaz, *Anonim Şirketler*, s. 82-83, 393-395, 414-418.

92 Haydar Kazgan, Alkan Soyak, Murat Koraltürk, *Cumhuriyet'in 75 Yıllık Sigortacısı Koç Allianz*, İstanbul 1998, s. 72-78.



CUMHURİYET İSTANBUL'UNDA VAKIFLAR, TİCARET, SİNAYİ VE FİNANS

İSTANBUL'UN İKTİSADİ TARİHİ CUMHURİYET DÖNEMİ: SANAYİ-TİCARET-FİNANS

CELALİ YILMAZ*

Giriş

Coğrafi konumu itibarıyla İstanbul, tarih boyunca siyasi olduğu kadar iktisadi bir merkez de olmuştur. Bizans ve Osmanlı gibi uzun ömürlü iki imparatorluğa başkentlik yapması dışında "dünyanın en büyük şehri" unvanını yüzyıllar boyunca koruması bu iktisadi kapasitesi sayesinde mümkün olmuştur. Hatta iktisadi merkez niteliğinin siyasi merkez unvanından daha kalıcı olduğunu söylemek mümkündür. Günümüzde İstanbul siyasi merkez olmasa da Türkiye'nin iktisadi merkezidir ve tekrar küresel iktisadi merkez adaylarından biridir. Ancak Cumhuriyet'in erken dönem politikalarına bakıldığında İstanbul'un tarihî potansiyeli ve coğrafi avantajlarının layıkıyla değerlendirildiğini söylemek mümkün görünmemektedir.

Öncelikle, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçişin bir süreklilik ifade ettiği görüşü birçok bakımdan doğru olsa da, kuruluş dönemi ekonomi politikası tercihlerinin İstanbul'a etkileri açısından bakıldığında, süreklilikten çok, keskin bir kopuş dikkat çekmektedir. Zira İstanbul, eski dönemin makbul mekânıdır. İmparatorluk başkentidir. Yeni kurulan yapı, bir millî devlettir. Dahası İstanbul, yeni siyasi otorite için tehlike arz ettiği düşünülen muhalif zevatın kümelendiği şehirdir. İstanbul, memlekette ticaret ve sanayinin yoğunlaştığı vilayettir. Ancak İstanbul'daki şirketler, Ankara'ya yakın kişilere ait değildir. Çoğu Osmanlı'nın son çeyrek asrında kurulmuş olan bu şirketler, ya eski dönemin makbulü olan İttihatçıların ya da Müslüman-Türk unsur dışındakilerin kontrolündedir. Bu kişiler ise Ankara'ya yeterince yakın durmamıştır. İstanbul'un iktisadi mülkiyet yapısının bu niteliği, özellikle ilk yıllarda kendini güvende hissetmeyen Ankara Hükûmeti'nin iktisat politikası tercihlerinde ister istemez belirleyici olmuştur.

İkinci olarak, halkının yaklaşık dörtte üçü köylerde yaşayan ve ilkel tarımla uğraşan bir milleti iktisaden kalkındırma teşebbüsü başladığında, uygulanacak politikaların tarım kesimine ve taşraya yönelik olması şaşırtıcı değildir. Cumhuriyet'in kuruluşunun ardından gerçekleştirilen iktisadi atılımları kabaca iki grupta toplamak gerekirse bunları, zirai üretimin artırılmasına yönelik politikalar (tarımda makineleşme) ve Anadolu'yu kalkındırmaya yönelik sanayi ve ulaştırma yatırımları şeklinde özetlenebilir. Kuruluşu izleyen yıllarda yapılan şeker, tekstil ve çimento fabrikası yatırımları ile demiryolu inşaatları bu önceliklerin sonucudur. Cumhuriyet'in erken dönem sanayi yatırımları İstanbul gözünden incelendiğinde, büyük kısmının -niteliği gereği- bu metropole yönelik olmadığını söylemek mümkündür. Zira İstanbul, savaşlar nedeniyle büyük kayıplar yaşamış olsa da, ülkenin geri kalanına nazaran ticaret ve sanayinin yoğunlaştığı bir bölgedir. Anadolu'nun kalkındırılması hedefi, yeni yatırımların adresini İstanbul olmaktan çıkarıyordu.

Özetle, Cumhuriyet'in kuruluş yıllarında yeni devletin öncelikleri ile İstanbul'un beklentileri uyumlu değildir. Bu durumun İstanbul için maliyeti, zaten tahrip olmuş olan iktisadi gücünü yıllarca tamir edememesi, Türkiye için maliyeti ise, İstanbul'un iktisadi potansiyelinden yeterince yararlanılmadığı için kalkınmanın gecikmesidir. Bu durum, Cihan Harbi'nden çıkmış diğer ülkelerle karşılaştırıldığında, XX. yüzyılın özellikle ilk yarısında Türkiye'nin iktisadi kalkınmasındaki patinajları açıklayan faktörlerden biridir.

CUMHURİYET'E GEÇERKEN İSTANBUL'UN EKONOMİK YAPISI: "DEVİR BİLANÇOSU"

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçiş öncesindeki ardı ardına gelen savaşlarda ülkenin hem maddi kaynakları hem de insan kaynağı ciddi ölçüde tahrip edilmişti. Bilindiği üzere, iktisadi refahı sağlayan üretim için dört faktör

* Sermaye Piyasası Kurulu

gereklidir: iş gücü, sermaye, tabiat ve müteşebbis. Bu üretim faktörlerinden; iş gücü ve sermaye, on yıla yayılan Trablusgarp, Balkan ve Cihan harpleri ile Kurtuluş mücadelesi nedeniyle büyük zayiata uğramış, zayi olmayan nüfusun bir kısmı da daralan coğrafi sınırlar dışında kalmış veya göç etmişti. "Savaşın Türkiye'ye asıl maliyeti toprak kayıpları değil, üretken nüfusun kaybedilmesi olmuştur."[1] Eğitimli aydınlar, nitelikli zanaatçı ve üretken köylü gençlerin kaybını Türkiye, çok uzun zamanda telafi edebilmiştir. Diğer bir üretim faktörü olan tabiat da tahrip edilmişti ama ondaki tahribat, nüfus ve sermaye faktörlerindekine nazaran sınırlı idi. Cumhuriyet'e geçerken elde kalan yegâne üretim faktörü, bakiye nüfusun teşebbüs gücü idi.

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçişin siyasi ve iktisadi açıdan en dramatik neticelerinin hissedildiği yer İstanbul olmuştur. Zira imparatorluk İstanbul'unda nüfusun yaklaşık yarısı gayrimüslimdi. Ekonomik yapı gayrimüslim nüfusun kontrolündeydi. Millî devlete geçerken, İstanbul sadece siyasi açıdan "payitaht" unvanını yitirmemiş, aynı zamanda milliyetçilik akımlarıyla beraber, bu gayrimüslim nüfusunu da büyük ölçüde kaybetmişti. Nitekim İstanbul'un nüfusu 1920'lerin sonlarına kadar sürekli azalmış, 1907 yılındaki seviyesine, ancak 1950'lerde tekrar ulaşabilmiştir. Giden gayrimüslimler doğal olarak servetlerini ve ticaret potansiyellerini de götürmüşlerdi. Dahası, Ankara Hükûmeti'nin, İstanbul şehrinin bu kayıplarını telafi etme yönündeki iradesi belirsizdi. Özetle, Cumhuriyet'in kurulduğu dönemde ülkenin durumunun ne kadar kötü olduğuna ilişkin sayılan tespitlerin daha fazlası, aynı dönem İstanbul'u için geçerliydi. Zira "eski"nin siyasi ve iktisadi güç merkezi sıfatıyla potansiyel rakip olarak görülen İstanbul, yeni dönemde "öteki" olmuştu. Bu durum, savaşlar ve siyasi değişimin İstanbul'da yaptığı tahribatın tamirini gecikmeli ve zor hâle getirmiştir.

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçiş döneminde İstanbul'un sorunlarının büyüklüğü ve Ankara ile yaklaşım farklılığının çözüm yolunda ümit vermemesi, bu sorunların gündeme getirilmesi amacıyla çeşitli çalışmaların yapılmasına neden olmuştur. İstanbul'un sorunlarını hükûmete anlatabilmek için, değişik vesilelerle ayrıntılı raporlar hazırlanmıştır. Bu bakımdan İstanbul, Cumhuriyet'in ilan edildiği dönem itibarıyla mevcut ticaret ve sanayi yapısını gösteren çalışmalara sahip olması nedeniyle şanslıdır.

1 İlber Ortaylı, İsmail Küçükkaya, *Cumhuriyet'in İlk Yüzyılı (1923-2023)*, İstanbul 2012, s. 306.

Bu raporlardan ilkinin hazırlıkları, Mütareke Dönemi bitmeden başlatılmıştır. Amaç, yeni döneme hazırlıktır. Çalışmanın niteliği ise İstanbul ekonomisine hâkim iktisadi birimlerin mülkiyet yapılarının tespitidir. Ahmet Hamdi (Başar) (d. 1897-ö. 1971) önderliğinde 1922 yılında başlatılan bu "ekonomik istihbarat" çalışmaları sonucunda, iki cilt *Türk Ticaret Salnâmesi* hazırlanmıştır.

Diğer çalışma, Cumhuriyet'in ilanının hemen ardından, dönemin Meclis Başkanı Fethi Bey'in (Okyar) (d. 1880-ö. 1943) talebi üzerine, eski Maliye Nazırı Cavid Bey'in (d. 1875-ö. 1926) başkanlığında hazırlanmış olan ayrıntılı rapordur. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası (İTSO) bünyesinde; oda üyeleri, akademisyenler ve bürokratlardan oluşturulmuş 13 kişilik "İstanbul İktisat Komisyonu" (İİK) tarafından hazırlanan bu raporda, 1924 yılı başı itibarıyla İstanbul'un esnaf, ticaret ve üretim yapısının ayrıntılı bir dökümü ve değerlendirmesi ile şehir ekonomisinin geliştirilmesi için ihtiyaç duyulan değişikliklere ilişkin önerilere yer verilmiştir.[2]

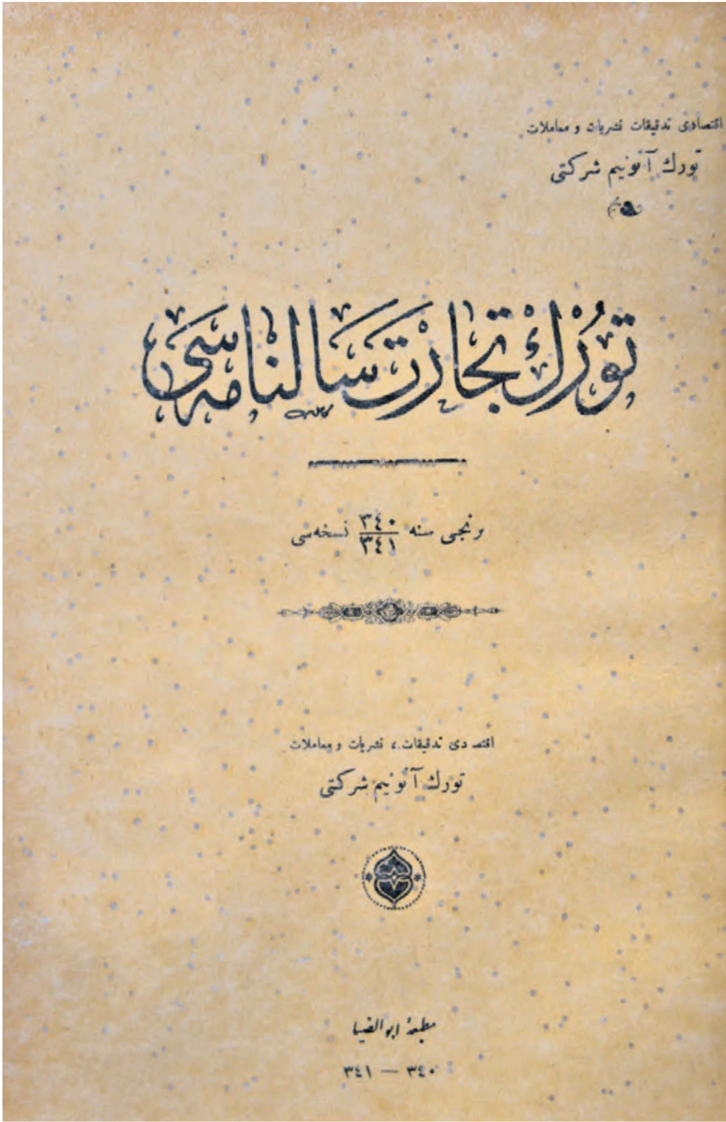
Cumhuriyet'in ilan edildiği dönemde İstanbul'un iktisadi yapısı hakkında kıymetli bilgiler içeren bu iki çalışmadan *Türk Ticaret Salnâmesi*, "geçiş döneminde İstanbul iktisadiyatının mülkiyet yapısı" hakkında bilgi verirken, İstanbul İktisat Komisyonu Raporu ise, kapsamı itibarıyla âdeta "İstanbul'un ticaret ve üretim yapısının Cumhuriyet'e devir bilançosu"dur.

Türk Ticaret Salnâmesi'ne Göre Cumhuriyet Kurulurken İstanbul'da Millî Tüccarın Payı[3]

İstanbul'da henüz işgal devam ederken, Müslüman-Türk tüccarı bir araya getirecek bir dernek kurma düşüncesi olgunlaşmıştır. Ancak dönemin şartlarında böyle bir amaç için dernek kurmak kolay değildir. Haziran 1922'de Ahmet Hamdi'nin (Başar) liderliğinde on girişimci biner lira koyarak, toplam 10.000 lira sermaye ile "İktisadi Tedkikat, Neşriyat ve Muamelat AŞ" unvanlı bir şirket kurarlar. Şirket çatısı altında, bir "ticaret salnamesi" (yıllık) hazırlamak bahanesiyle, İstanbul'da iktisadi envanterin çıkarılmasına yönelik istihbaratta bulunurlar. İstanbul piyasasında faaliyet gösteren

2 *Ticaret ve Sanayi Odasında Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Tarafından Tanzim Edilen Rapor, 29 Kânunusâni 1340-1926 Teşrînisâni 1340-1924*, İstanbul 1341. Raporun transkripsiyonu için bkz. *Ticaret ve Sanayi Odasında Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Raporu,* İstanbul 2006.

3 Bu alt bölümde büyük ölçüde Murat Koraltürk (haz.) *Ahmet Hamdi Başar'ın Hatıraları, Meşrutiyet, Cumhuriyet ve Tek Parti Dönemi: Gazi Bana Çok Kızmış*, İstanbul 2007, c. 1, s. 10-15'ten yararlanılmıştır.



1- 1923'te hazırlanan *Türk Ticaret Salnamesi*'nin kapağı

tüccarın ne kadarının Müslüman-Türk, ne kadarının diğer unsurlardan oluştuğunun sektörler itibarıyla tespiti amacıyla, ayrıntılı bir araştırmaya girişirler.

İstanbul piyasasındaki tüccarlar arasında yapılan bu araştırmanın sonuçlarına göre; İstanbul piyasasında Müslüman-Türk unsurun oranı ithalat ve ihracat işleriyle uğraşanlar içinde %4'ü, komisyonculukla uğraşanlar içinde ise %3'ü geçmez. Liman işleri tamamen öteki unsurların elindedir. Limanda iş yapabilmek için Rumca, İtalyanca veya Fransızca lisanını bilmek gerekir. Esham ve Kambiyo Borsası'nda işlem yapan mubayaacı ve simsarların %95'i Müslüman-Türk unsur dışındakilerden oluşmuştur. Finans sektöründe sadece iki küçük banka (İtibar-ı Millî Bankası[4] ve Adapazarı İslam Ticaret Bankası[5]) dışında, Müslüman-Türk unsurun elinde bulunan banka yoktur.[6] Öteki unsurların elinde bulunan banka ve şirketlerde yazışmalar dahi Fransızca yapılır.[7] Sigorta şirketleri arasında Müslüman-Türk unsurun sahip olduğu şirket yoktur. Türkler bu şirketlerde ancak hizmetli olarak çalışabilirler. Toptancılar içinde; iç piyasaya yönelik çalışanların ancak %15'i, yarı toptancı ve perakendecilerin ise yaklaşık %25'i Müslüman-Türk'tür. Bunların sektördeki ağırlığı ise, yaptıkları iş dikkate alındığında %10'u bulmaz. Dolayısıyla, tüccarın büyükleri Müslüman-Türk unsurdan değildir. Su, havagazı, elektrik, telefon, tramvay ve tünel gibi İstanbul'un kentsel hizmetleri ile demiryolları, madenler ve tütün tekeli gibi önemli işler, imtiyazlı yabancı şirketlerin kontrolündedir. Bu şirketlerde yönetici ve birinci sınıf memur olarak Müslüman-Türk unsur istihdam edilmez. Ancak hükûmetle iyi geçinmek için, bir nevi rüşvet kabilinden bazı ayrıcalıklı Müslüman-Türk unsurun bu şirketlerde çalıştırıldığı görülür. Bunlar da, Osmanlı Bankası'nda görüldüğü gibi, etkin olmayan görevlerdedir; hatta bunlar işe gitmezler, yalnızca aylıklarını alırlar. Şirketlerde çalışan Müslüman-Türk unsurun en yüksek derecesi, diğerlerinin en düşük düzeyinin altından başlar. Örneğin, atlı tramvaylarda sürücüler Türk, biletçiler ise Rum veya Ermenidir. Tramvaylarda vatman, trenlerde kondüktör olarak Türklere pek rastlanmaz. İşçi ve hademelerin çoğu Türk'tür. Beyoğlu yakasındaki bütün mağazalar, dükkânlar, lokantalar ve eğlence yerlerinin hemen hepsi Müslüman-Türk unsur dışındakilerin kontrolündedir.

Türk Ticaret Salnâmesi'nin hazırlık çalışmaları kapsamında, Cumhuriyet'in kuruluş hazırlıklarının yapıldığı dönemde İstanbul'da 4.267 müessese kaydedilir.

4 İttihat ve Terakki Fırkası tarafından 1917 yılında kurulan ve Osmanlı Bankası'nı ikame etmesi hedeflenen bu banka, 1926'da İzmir suikastı sürecinde Türkiye İş Bankası AŞ'ye devredilmiştir.

5 Daha sonra Türk Ticaret Bankası unvanını aldı. Mevcut unvanı "Tasfiye Hâlinde Türk Ticaret Bankası AŞ"dir. Kuruluş yeri Adapazarı olmasına rağmen, faaliyet bölgesinin İstanbul hinterlandı olması nedeniyle rapora dâhil edilmiş olmalıdır.

6 Esasen bu sayı daha fazladır. 1909-1923 arasında, İstanbul'da Türkler tarafından 8 banka (ayrıca yabancılar tarafından 7 ve azınlıklar tarafından 2 banka), Anadolu'da ise Türkler tarafından 14 banka kurulmuştur. Ancak bu bankaların sermayelerinin yetersiz olması yanında, çoğunun kuruluş tarihinin Cihan Harbi yıllarına tesadüf etmesi, uzun ömürlü olmalarına ve umulan iktisadi faydayı sağlamalarına imkân vermemiştir (Bkz. A. Gündüz Ökçün, "1909-1930 Yılları Arasında Anonim Şirket Olarak Kurulan Bankalar", *Türkiye İktisat Tarihi Semineri: Metinler/Tartışmalar, 8-10 Haziran 1973*, ed. Osman Okyar ve H. Ünal Nalbantoğlu, Ankara 1975, s. 409-475).

7 İttihat ve Terakki Fırkası iktidarı döneminde, özellikle Cihan Harbi'nin başlamasından sonra artan millîleştirme teşebbüsleri sırasında şirketlerde kullanılan lisanlar tartışma ve düzenleme konusu olmuştur. Ancak savaşın kaybı, ardından gelen işgal ve mütareke dönemleri nedeniyle, Cumhuriyet'e geçerken, bu yapının değiştiğini söylemek zordur.



2- 1923'te hazırlanan *Türk Ticaret Salnamesi*'ndeki reklam sayfaları

Bu müesseselerin 1.202'si Müslüman-Türk unsura aittir. Bu iktisadi istihbarat çalışması, Mütareke sonrası İstanbul'un Ankara Hükûmeti'nin egemenliği altına girmesiyle iktisadi alanda başlatılan millîleştirme hareketlerinde belirleyici olur. Çalışmanın basılı ürünü olarak 1924-1925 ve 1926-1927 yıllarına ait *Türk Ticaret Salnâmesi* yayınlanır.

Bu salnamenin hazırlanması için yapılan istihbarat çalışması, Müslüman-Türk unsurun, İstanbul ekonomisindeki rolü ve ağırlığına ilişkin bir bilanço ortaya çıkarır. Bu tablo, İstanbul ekonomisinde Müslüman-Türk girişimci grubunun hâkim olması yönündeki düşüncenin fiiliyata dökülmesi için bir gerekçe olmuş ve Millî Türk Ticaret Birliği (MTTB) kurulmuştur. Yine bu dönemde Müslüman-Türk unsurun, İstanbul iktisadiyatındaki varlığının artırılması amacıyla İTSO yönetiminin değiştirilmesi sağlanmıştır.

Yukarıda özetlenen envanter çalışmasından birkaç yıl önce, 1913-1915 yılları arasında Ticaret ve Ziraat Nezareti tarafından yapılmış olan sanayi sayımı sonuçları da farklı değildir.[8] Söz konusu sayıma göre, gerçek kişilere ait imalat işletmelerinin sadece %20'si Müslüman-Türklere aittir. Bunların büyük kısmı da İstanbul'dadır. Tüzel kişilerde (nispeten büyük imalat işletmelerinde) gayrimüslim hâkimiyeti muhtemelen daha da fazladır. Ankara'da millî hükûmet kurulduktan sonra İstanbul'un "öteki" görülmesinin nedenlerinden biri de bu mülkiyet yapısıdır. Zira dönemin siyasi konjonktürü itibarıyla milliyetçilik yükselmektedir. Bu konjonktür, bir imparatorluk şehri olan İstanbul için, millî devlete geçiş sürecinde iktisaden zayıflatıcı bir faktör olmuştur.

İstanbul İktisat Komisyonu Raporu'na Göre 1924 İstanbul Ekonomisi

Cumhuriyet'in ilan edildiği dönemde "Türk unsurunun İstanbul iktisadiyatındaki düşük seviyesi"; İstanbul milletvekili olan Meclis Başkanı Fethi Bey'in (Okyar), bu konunun nedenlerinin araştırılması için bir rapor hazırlatmasına neden olmuştur.[9]

İstanbul, tarih boyunca olduğu üzere, ticaret yollarının kavşağı, ülkenin dışarıya açılan kapısı, dış ticaretin temel limanıdır. Aynı zamanda İstanbul, önemli bir sınai üretim merkezidir. İstanbul'un iktisadi süreçlerdeki fonksiyonu, imalat, ithalat ve ihracattır. Zirai üretim, ticarete aracılık dışında İstanbul'da hiçbir zaman önemli bir ağırlığa sahip olmamıştır.[10]

- İstanbul'un iktisadi hareketlerdeki pozisyonunu:
- Yurt dışından getirilip İstanbul'dan yurt içine dağıtılan mallar,
- Yurt içinden getirilip İstanbul'dan yurt dışına ihraç edilen mallar,
- Yurt içinden ve yurt dışından getirilip İstanbul'da ham madde olarak kullanılan mallar,
- Yerli ve yabancı maddelerden özellikle İstanbul'da tüketilenler,

şeklinde gruplamak mümkündür.

İİK Raporu'nun "Sunuş" kısmındaki ifadeyle, 1924 yılı itibarıyla İstanbul ekonomisi "ağır hasta"dır. Durum bu doğrultuda devam ettiği takdirde, İstanbul'da elde

8 Bkz. A. Gündüz Ökçün, *Osmanlı Sanayii 1913, 1915 Yılları Sanayi İstatistikleri*, İstanbul 1984.

9 Söz konusu raporun hazırlanma süreci ve ayrıntılı bir değerlendirmesi için bkz. İlhan Tekeli, Selim İlkin, "1923 Yılında İstanbul'un İktisadî Durumu ve İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası İktisat Komisyonu Raporu", *Tarih Boyunca İstanbul Semineri, Bildiriler*, haz. Mübahat S. Kütükoğlu, İstanbul 1989, s. 261-316.

10 Bunun bir göstergesi, Osmanlı döneminde İstanbul'da ticaret borsası kurulmamış olmasıdır. Zirai ürünlerin işlem gördüğü ilk ticaret borsası İzmir'de, ikincisi Adana'da kurulmuştur. İstanbul Ticaret Borsası'nın kuruluş tarihi 1925'tir.

edilebilecek mühim bir iktisadi mevki bulunmayacağı için, Türk unsurunun iktisadiyata hâkim olmasıyla uğraşmaya gerek kalmayacaktır. Bu, âdeta meydanda savaşçı kalmadığı için harbin durması kabilinden bir şey olacaktır.

İİK Raporu'nda yer alan yukarıdaki ifadeler, 1924 yılı itibarıyla İstanbul'un ekonomik durumunun sadece hastalık değil, ümitsizlik de içerdiğini göstermektedir.

Rapor'un, "Mukaddime" bölümünde, tespitlerin 18 madde hâlinde bir özeti yapıldıktan sonra, ülkenin üretim yapısı içinde İstanbul'un payı, dört kısımda toplanan 36 sektör hakkında teker teker bilgiler verilerek incelenmiştir. Daha sonraki ana bölümlerde, İstanbul Limanı ve deniz ticaretinde İstanbul'un payı ve kredi (bankacılık) konuları da ayrı başlıklar olarak ele alınmıştır. Raporun sonunda, İstanbul'un turist çekme potansiyeli hakkında değerlendirmeler yapılarak, İstanbul'un kalkınmasında turizm sektörünün önemine o dönemde vurgu yapılmış olması da önemli görünmektedir. Raporda son olarak, komisyonun önerilerine yer verilmiştir. Toplam 240 maddelik başlıklar hâlinde sıralanan bu öneriler içinde, aradan geçen 90 yıla rağmen güncelliğini koruyanlar vardır. Cumhuriyet'e geçiş sürecinde İstanbul'un durumunun anlaşılabilmesi bakımından İİK Raporu önemli detaylar içermektedir.

Türk halkının iktisadi hayattaki rolüne ilişkin değerlendirmeler

Raporun ilk bölümünde Türk halkının İstanbul iktisadi hayatındaki rolünün geriliğinin nedenleri incelenerek, bazı tespitlerde bulunulmuştur. Buna göre, İstanbul'un ticaret hayatında hâkim bir rolü olmayan Türk halkının Meşrutiyet'in ilanından sonra başlayan uyanış hareketi, Cihan Harbi döneminde bir nevi korumacılık ve teşvik koşulları altında gelişmiştir. Cumhuriyet'in ilanından sonra ticarete karşı daha önce olan nefret, ilgiye dönüşmüştür.

Raporda, bazı yabancıların Türkiye'de sadece birkaç gün veya hafta zaman geçirdikten sonra, sadece Galata ve Beyoğlu civarındaki izlenimlerine dayanarak; "Türkün iktisadi kabiliyetsizliği" hakkında yazılar kaleme almalarına karşı duyulan tepki hissedilmektedir. Bazı yabancıların bu afaki kanaatlerine âdeta cevap teşkil etmek üzere, raporda söz konusu iddiaların aksini kanıtlama çabasına girişilmektedir. Başka memleketlerde Türklerin iktisadi hayatta rollerinin olduğunun vurgulanması, bu iddiaların o dönemde ne kadar ciddiye alındığını göstermektedir.[11]

Açıklamaların devamında, Osmanlı'da ticari hayattaki gerilemenin sebepleri arasında, kapitülasyonlar ve yabancılara tanınan vergi muafiyetleri yanında, "imkânı olan yerli gayrimüslim tacirin de bir fırsatını bularak yabancı himayesine girmesi" gösterilmiştir. Zira yabancı tüccarın arkasında kapitülasyonların muafiyeti yanında, konsoloslar veya sefirlerin kendi vatandaşlarını koruma bahanesiyle ticaret hayatı üzerindeki etki çabaları olduğu hâlde, yerli taciri korumak için böyle bir güç bulunmamaktadır. Rapordaki tespitlere göre, bir taraftan yerli halkın memuriyet hayatını tercih etmesi, diğer taraftan Türklerin çıraklık edebileceği işletmelerin dahi bulunmaması nedeniyle, İstanbul'da ticaret hayatı tümüyle azınlık ve yabancıların kontrolüne geçmiştir.

Ayrıca, ticaret yapmak Avrupa lisanını bilmeyi gerektirir. Ancak eğitim sistemimiz, yalnız asker ve memur yetiştiren, "Mücadele-i iktisadiye için ordu hazırlamak lüzumunu hissetmeyen" bir eğitim sistemi idi.[12]

Osmanlı dönemindeki toplumsal algılamaya göre memuriyet ve askerlik "birinci sınıf meslek", ticaret ise "ikinci sınıf meslek"tir. Ancak, bunların kazançları, sınıflarıyla mütenasip değildir. Birinci sınıf meslekle uğraşanlar fakirliğe düşerken, ikinci sınıf meslek sahipleri mütemadiyen zenginleşmiştir. İkinci sınıf meslekleri yapanlar, daha çok gayrimüslimler olduğu için, bu sahalara Türklerin girmesi zor olduğu gibi, esasen girmek isteyen de pek bulunmuyordu.

Ancak, Meşrutiyet'in ilanı durumu değiştirmiştir. Basın özgürlüğü ve düşünce serbestisi sayesinde gözler biraz açılmış, geçmişte bilinmeyen "iktisat propagandası" yapılmaya başlanmıştır. Ayrıca orduda ve memurlukta, ne eskisi gibi terfi ve yükselmeler ne de eski rütbe ve nişanlar kalmıştır. "Memuriyet, diğer meslekler gibi alelade hizmet mukabili para alınan bir meslek hâline gelmiş, hülasa İstanbul halkı için mazideki cazibesini kısmen kaybetmişti."[13]

Cihan Harbi sırasında gerek gayrimüslimlere karşı oluşan güvensizlik, gerekse iktisadi korumacılık duygusuyla, yerli halka ticaret yolunda yürümek için büyük teşvikler sağlanmıştır. Ancak, "iktisadi terbiye" olmadığından, bu teşviklerin çoğu işe yaramamıştır. Harp sırasında ya da harpten sonra israf ve sefahatle ya da spekülasyonla bu kazançların tamamı yitirilmiştir.

Ticaretin itibarı konusunda çevrenin etkisi de önemlidir. Daha önceleri halk, tüccarı küçümserken,

11 *İstanbul İktisat Komisyonu Raporu*, s. 9-10.

12 *İstanbul İktisat Komisyonu Raporu*, s. 11.

13 *İstanbul İktisat Komisyonu Raporu*, s. 12.

artık yavaş yavaş tacir itibar kazanmaktadır. Hatta eskiden memurların sahip olduğu itibara artık tacirler sahiptir. Raporda yapılan genellemelerde kastedilen İstanbul'dur. Zira İstanbul dışındaki vilayetlerde, sanayi ve ticaret çok cılızdır. Bahsedilen askerî ve sivil memuriyetler de payitaht olması hasebiyle İstanbul'dadır. Ülkenin geri kalanı, büyük ölçüde tarımla geçinen bir köylü nüfustur.

Bu sorunların çözümünde hükûmete de görevler düşmektedir: Memuriyet kadrosu mümkün olduğunca daraltılmalı, sanayi ve ticaret mektepleri açılarak üretimin ve ticaretin ruhuna vâkıf gençler yetiştirilmelidir. Bu önerilerin 1924 yılında yapılmış olması önemlidir.

Ancak, 1920'lerde nüfusu 800.000 kişi olan İstanbul'da sadece bir tane Sanayi Mektebi vardır. Onun da yönetimi vilayete bırakılmıştır. Rapor, Sanayi Mektebi'nin yönetiminin doğrudan doğruya ait olduğu vekâlete bağlanmasını ve mevcut bölümlerinin modernize edilmesini önermektedir. Ticaret eğitimi de tatmin edici olmaktan uzaktır. Güven telkin edemediğinden, tacirler bile çocuklarını daha ziyade ecnebi mekteplerinde bırakmayı veya Avrupa'ya göndermeyi tercih etmişlerdir. Ticaret mektebinde bulunan muallimler, Avrupa'daki meslektaşları kadar çok çalışsalar ve teoriyi onlar kadar iyi anlatsalar da uygulama ve lisan tarafında zayıftırlar.

Ticarete ilgiyi artırmanın bir yolu olarak memuriyet kadrolarının daraltılması gerekmektedir. Ancak, hükûmet yeni tekeller ve yeni KİT'ler kurarak, bu amacın aksine hareket etmekte, memuriyet kadroları artmaktadır. Diğer bir ifadeyle, Cumhuriyet'in kuruluş yıllarında bazı iktisadi faaliyetlerin devlet eliyle yapılması politikası, İstanbul'un ticari hayatının canlandırılması için getirilen önerilere muhaliftir.[14]

Rapora göre, gençlerin memuriyet yerine *şirketlere* ya da *bankalara* girmesi de tercih edilmesi gereken bir durum değildir. Önemli olan, reel sektörde, *üretimde* çalışmaktır:

Türk gençlerini şirketlere, bankalara, yerleştirmekle bunların iktisadiyata süluk etmiş oldukları farz ediliyor… Evvelce devlet kapılarına bakan gözler, şimdi miktarı beşi-onu geçmeyen şirketlere müteveccihtir. Biz, Türk gençlerinin bu müesseselerde yer işgal etmelerinin aleyhinde değiliz… Fakat, asıl gençlerimizi sevk etmeye çalışacağımızı a'mâl bunlar değil, doğrudan doğruya istihsalat-ı zıraiye, sınaiye ve ticariyeye müteferri mesai olmalıdır.[15]

Gerek Meşrutiyet'in ilanı ve sonrasındaki hızlı dönüşüm, gerekse Cumhuriyet'e geçişle birlikte başlayan yeniden yapılanma sürecinde İstanbul'un başkent sıfatını yitirmesi, daha önce devlet kapısında mevcut olan bazı memuriyet görevlerinin iptali, bazılarının da eski önemini kaybetmesi sonucunu doğurmuştur. Kadro değişimi nedeniyle, daha önce önemli mülki ya da askerî görevler ifa eden ve İstanbul'da ikamet eden birçok kişi, meslek değiştirmek zorunda kalmıştır. Raporda bu kişilere de tavsiyelerde bulunulmaktadır: "Eski mevkilerini unutup daha düşük görevlere razı olmalıdırlar. Eskiye hürmeten hak etmedikleri maaş ve mevkiler sunulsa da kalıcı olmayacaktır."[16]

Yukarıdaki tavsiyeler, Cumhuriyet'in ilk yıllarında İstanbul'un iktisadi hayatındaki dönüşümü işaret etmesi bakımından anlamlı görünmektedir.

İstanbul'un üretim yapısı

İstanbul, Cumhuriyet'in kurulduğu günlerde de memleketin gerek sanayi üretiminde gerekse ticaretinde tartışmasız bir ağırlığa sahip olan merkezidir. Bu ağırlık, hem imalat sanayisinin büyük ölçüde İstanbul'da kurulmuş olmasından, hem de imalatı İstanbul'da yapılmayan ürünlerin iç ve dış ticaretinde bir kavşak ve transit merkezi olmasından kaynaklanmaktadır. Örneğin, İstanbul'da halı üretimi yoktur ancak, halı ticaretinde ülkedeki en önemli merkez İstanbul'dur.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında İstanbul iktisadiyatındaki önemli sektörler, üretim ve ticaretteki konumlarına göre dört grupta toplanmıştır. İstanbul'un konumuna göre ticarete konu emtiaya ilişkin gruplandırma şöyledir:

A- Memleket dâhilinde istihsal olunup transit olarak hariçten gelip İstanbul'da işlem görerek veya görmeyerek buradan ihraç olunan maddeler ve eşya: afyon, tütün, fındık, bağırsak, deri, av derisi, halı, tiftik, yün, ipek.

B- Memleket dâhilinde tüketilmek üzere ecnebi memleketlerden getirilip yurt içine buradan dağıtılan maddeler: attariye ve ilaçlar, petrol, manifatura, tuhafiye, cam, ayna ve şişe, demir, inşaat malzemeleri ve hırdavat, şeker ve pirinç.

C- Ham maddeleri yurt içinde üretilen veya yurt dışından getirilip İstanbul'da imal edilen yahut kısmen

14 Henüz Ankara Hükûmeti tarafından iktisadi devletçiliğin bir politika olarak açıklanmadığı ve "1929 büyük buhranına kadar ekonomide liberal yaklaşımın devam ettiği" kabul edilen bir dönemde, 1924 yılında İstanbul'da hazırlanmış bir raporda getirilen bu eleştiri dikkat çekicidir.

15 *İstanbul İktisat Komisyonu Raporu*, s. 15.

16 *İstanbul İktisat Komisyonu Raporu*, s. 16.

mamul olarak kalan eşya: ispirto, elbise, kundura, konserve, mobilya, saraciye, unculuk, çimento, yağlar, sabun, sigara kâğıdı, ipek ve mensucat.

D- Memleket dâhilinde üretilip memleket dâhilinde tüketilen veya kısmen ihraç olunan eşya: maden kömürü, kereste, zeytinyağı, balık, sebze, süt.

Yukarıda dört grupta toplanan malların üretim ve ticaretinde İstanbul'un konumu, her bir grup için farklıdır. Şöyle ki:

Birinci kısım eşya için İstanbul; ya eşyanın kıymetine bir şey ekleyerek bazı işlemleri gerçekleştiren bir amil yahut bir aracı durumundadır. Büyük tacirin ve ticarethanelerin İstanbul'da bulunması, Avrupa'nın ticari ilişkisinin en çok İstanbul'la olması, Avrupa limanlarına gidecek vapurların buraya uğramaları, İstanbul'a, doğrudan doğruya üretimiyle ilgisi olmayan bu maddeler için bir özel konum vermekte ve bu da İstanbul'un kazancında olumlu etki yapmaktadır.

Savaş şartları iktisadi yapıyı tahrip etmiş olsa da, bu eşyanın büyük kısmı için İstanbul'un daimî merkez kalmasını temin etmek mümkündür. Bunun için yurt içinden İstanbul'a ve İstanbul'dan yurt dışına doğru olan ticari akışı mümkün olduğu kadar serbest bırakmak ve kolaylaştırmak lazımdır.

İkinci kısım eşya için İstanbul; hem doğrudan doğruya tüketicidir hem de bir dağıtım merkezidir. Bu gibi eşya, en çok İstanbul gibi nüfusu yoğun bir şehirde tüketilebileceğinden, Anadolu limanları, kendi hinterlantları için ihtiyaç duyulan eşyayı kısmen doğrudan celp etseler bile, İstanbul bu hususta daima önemli konumunu muhafaza edecektir. Bunun için ticaretin gelişmesinin önündeki engelleri kaldırmak lazımdır.

Üçüncü kısım eşya için İstanbul; doğrudan doğruya sanayi mallarının kullanıcısı konumundadır. Gerek Bizans, gerekse Osmanlı zamanında Şark'ın en mühim üretim ve ticaret merkezi olan İstanbul, Avrupa ile açılan faal iktisadi ilişkiler üzerine bu konumunu kaybetmiştir. İstanbul'da 1920'lerde mevcut olanlar, "eski ihtişamın hafif bir gölgesinden" veya yeni gümrük himayesi sayesinde mümkün olabilen bazı teşebbüslerden ibarettir. Ancak İstanbul, potansiyeli itibarıyla gelecekte daha ehemmiyetli bir sanayi merkezi olmaya adaydır.

Dördüncü kısım, İstanbul'da üretilip büyük ölçüde tüketilen ve kısmen ihraç edilen veya memleket dâhilinde üretilip İstanbul'da tüketilen veya kısmen de ihraç olunmak üzere İstanbul'a gönderilen eşyadır. Bu eşya ticaretinin artması, bilhassa İstanbul'un iktisadi refahıyla alakalıdır.

Cumhuriyet'in ilan edildiği günlerde İstanbul, memleketin ticaret ve sanayi merkezi olmasına rağmen, sağlıklı ve tatminkâr bir iktisadi yapıya sahip değildir. Savaştan çıkmış olmanın yorgunluğu ve siyasi değişiminin sıkıntılarını yaşamaktadır. Bu kapsamda yapılması gerekenler şöyle sıralanmaktadır:

İstanbul'da üretimin teşviki için öncelikle yapılması gerekenler

İstanbul'un 1924 yılındaki iktisadi şartlarına göre üretim merkezi olarak gelişebilmesi için alınması gereken tedbirler arasında şunlar vurgulanmaktadır:

Sınai üretimin teşviki sorunları:

İttihat ve Terakki yönetimi zamanında yerli sanayinin teşviki amacıyla çıkarılmış olan kanun, Cumhuriyet döneminde de yürürlükte kalmıştır. Ancak, bu kanunun sadece "büyük imalat işletmelerini" teşvik eden yapısı eleştirilmektedir. Kanundan yararlanmak için gereken asgari beş beygirlik bir mekanik güce sahip olma şartı, imalatı teşvik maksadına uygun bulunmamaktadır. Herhangi bir mekanik güce (buhar veya petrol gücüyle çalışan motora) sahip olmayan, sadece kol gücüyle çalışan imalat işletmelerinin de *Teşvik-i Sanayi Kanunu*'ndan yararlandırılması gerektiği savunulmaktadır.

Diğer taraftan 1913 tarihli *Teşvik-i Sanayi Kanunu*'nun 4. maddesinde yer alan, fabrikaların ihtiyaç duydukları ancak ülke içinde üretilmeyen ham maddeleri gösteren cetvelin Maliye ve İktisat vekâletleri tarafından müştereken hazırlanıp, Şûra-yı Devlet (Danıştay) kararıyla Heyet-i Vükela (Bakanlar Kurulu) tarafından onaylanmasına ilişkin düzenleme, daha önce mevcut olan "Şûra-yı Devlet" kurumunun Cumhuriyet ile birlikte ilgasından dolayı fiilen hükümsüzdür. Kanunun ruhu olan bu cetvel düzenlenemediğinden, her gümrük idaresinin kendine göre hareket ettiği ve bundan da tacirlerin zarar gördüğü belirtilerek, bir an önce bu cetvelin düzenlenmesinin memleket üretimi bakımından yararlı olacağı belirtilmektedir.

Borsa kurulması ihtiyacı:

İstanbul'da XIX. yüzyılın ortalarından itibaren faaliyet gösteren bir menkul kıymetler borsası bulunsa da, tarımsal ürünler ve ham maddelerin işlem göreceği etkin bir organize *spot* ve *vadeli* işlem piyasası bulunmamaktadır. Raporda bu konuda da öneri mevcuttur: İstanbul'da bir zahire ve emtia borsası kurulması gerekmektedir. Avrupa borsaları ile düzenli iletişimi bulunacak bu borsa sayesinde, toptan fiyatlardaki hareketler yakından izlenebilecektir. Borsada oluşacak resmî fiyatlar sayesinde birinci ve ikinci derece üreticiler

yanında, tüketiciler de fayda sağlayacaklardır.

Borsanın kurulması standart mal esasının uygulanmasını sağlayacağından, standart ürün eksikliğinin sakıncaları da giderilmiş olacaktır. Açılacak emtia borsasında hem peşin (spot) hem de vadeli işlemlere izin verilmesi gerekmektedir. Başka bir şekilde emtia borsası düşünülemez. Yalnız, işlem yapacak olanların meslek mensubu olması gerekir.

İstanbul'da zirai ürün ve emtianın işlem göreceği bir ticaret borsası kurulması ihtiyacı 1870'lerden itibaren değişik vesilelerle gündeme gelse de, İstanbul Ticaret Borsası 21 Şubat 1925'te Galata'daki Şark Han'da faaliyete geçmiştir. Vadeli işlemlerin yapılabildiği borsa ise ancak 2003 yılında, İzmir'de faaliyete geçmiş, 2013'te Borsa İstanbul AŞ bünyesine dönüşmüştür.

Raporda, tasarrufların yatırımlara kanalize edilememesi problemine de değinilmektedir. Ancak mevduat toplamak amacıyla bankaların mahalle şubeleri kurması gerçekçi bulunmamaktadır. Onun yerine, Osmanlı Bankası ya da İtibar-ı Millî Bankası, memurlarının belli saatlerde postanelerde hazır bulunarak, mevduatları toplamaları pratik bir yöntem olarak önerilmektedir.[17]

Haberleşme aksaklıklarının giderilmesi:

İstanbul'da 1920'lerde ticaretin gelişmesinin önündeki önemli engellerden biri de haberleşme güçlükleridir. Bundan hem yerli hem de yabancı ticaret odaları şikâyetçidir. Avrupa'dan çekilen bir telgraf üç günde, hatta bazen bir haftada İstanbul'daki alıcıya ulaşmaktadır. Mısır'dan çekilen telgrafların posta ile geldiği dahi vakidir. "Bu şeraitle beynelmilel ticarete iştirak etmek, tayyare karşısında deve kullanmak gibidir."[18] İstanbul'dan Amerika'ya telgraf göndermek isteyen bir tacir, Almanya'daki muhabirinin aracılığına başvurmak zorunda kalmaktadır. Berlin'den New York'a aynı gün içinde telgraf gidip cevabı geldiği hâlde, İstanbul'dan Berlin'e yine iki günden evvel gidememektedir. Raporda, bu gecikmelerin nedenlerinin araştırılması, iletişimin hiç olmazsa Cihan Harbi'nden önceki hızına geri döndürülmesinin gerektiği, bu yavaşlığın devamı hâlinde bundan zarar görecek olanın yerli üretici ve tüketicilerimizin olacağı vurgulanmaktadır. Zira bu iletişim hızıyla ne yurt dışından satın alınacak malların en uygun fiyatla satın alınması ne de ihraç edilecek malların en yüksek fiyattan satılması mümkün olabilir. Fiyatlar her gün, her saat değişime tâbidir. Bunlardan zamanında istifade etmek, en hızlı iletişim imkânlarına sahip olmakla mümkündür.

Cumhuriyet'in ilan edildiği günlerde İstanbul'da sadece telgraf hizmetleri değil, posta dağıtımı da sorunludur. Daha önce yabancı postanelerin de faaliyet gösterdiği bir ortamda Osmanlı Postanesi daha hızlı hizmet verdiği için yabancılar tarafından tercih edildiği hâlde, Cumhuriyet'ten sonra yabancı postane rekabeti olmamasına rağmen, posta hizmetleri aksamaktadır. Sorun sadece dağıtımın aksaması değildir. En bilinen kişilere, ticarethanelere gönderilen mektuplar dahi adres hataları nedeniyle ulaşmamaktadır.

Kuruluş Döneminde İstanbul'un şartları ve öneriler

Cumhuriyet'in ilanının hemen ardından İTSO bünyesinde oluşturulan, İstanbul İktisat Komisyonu'nun hazırladığı 26 Kasım 1924 tarihli rapordan, İstanbul için iktisadi açıdan önemli ürün ve hizmetlerin kalem kalem tespiti mümkün görünmektedir.

Raporun sonunda, "Tekliflerimiz" başlığı altında, raporda ele alınan ürün ve hizmetlerin her biri için en az birer tane olmak üzere, toplam 240 öneri sayılmıştır. Bu önerilerin nitelikleri itibarıyla birkaç başlık altında toplanması mümkündür.

Cumhuriyet'in kurulduğu yıl İstanbul'un ekonomik yapısının iyileştirilmesi için getirilen önerilerde, genel olarak müteşebbisliğin önünün açılmasını hedefleyen liberal bir bakış açısının hâkim olduğunu söylemek mümkündür. Gümrük vergilerinin kaldırılması veya oranının indirilmesi önerisi birçok ürün için tekrarlanmıştır. Keza, "7- Memur kadrosunun küçültülmesi ve devletin sınai teşebbüslerde bulunmaması" gibi öneriler de, bu liberal bakış açısının örneği olarak gösterilebilir. Bilindiği üzere, izleyen yıllarda tam tersi bir politika izlenecektir.

Önerilerde ağırlıklı diğer bir konu da eğitimin iyileştirilmesi ihtiyacıdır. Değişik aşamalarda eğitim konusuna ehemmiyet verilmesine ilişkin çok sayıda öneri bulunmaktadır. Sanayi ve ticaret eğitimi verecek okullar, pratik sanat okulları, akşam sanat okulları açılması gibi öneriler yanında, tarımsal ürün veriminin artırılması için çiftçilerin bilinçlendirilmesi yönünde eğitimler yapılması gibi hususlar da raporda yer almaktadır.

Bu önerilerin bazıları zaman içinde hayata geçirilmiştir. Mali hususlardaki önerilerden örnek vermek gerekirse, "194- *Borsa Nizamnâmesi*'nin geniş bir fikirle düzeltilmesi" ya da "187- İstanbul'da bir 'emlak kredi bankası' teşkiline çalışılması" gibi öneriler -kurulan

17 Önerilen yöntem, günümüzde bazı bankalar tarafından fiziki altın toplanması amacıyla uygulanan yönteme benzetilebilir.

18 *İstanbul İktisat Komisyonu Raporu*, s. 19.



3- 15 Ağustos 1925'te Kapalıçarşı'da Sandal Bedesteni (İBB, Kültür A.Ş.)

bankanın merkezi Ankara olsa da- izleyen yıllarda gerçekleştirilmiştir.[19] Keza, 99 numaralı öneri olarak belirtilen "İstanbul'da vadeli işlemlerin de yapılacağı bir ürün borsası kurulması" önerisi, rapordan 81 yıl sonra İzmir'de faaliyete geçebilmiş, ondan on yıl sonra da İstanbul'a dönmüştür.

Sonuç olarak, 1924 yılı başında İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası bünyesinde, Cavid Bey'in başkanlığında hazırlanan rapor, İstanbul'un ekonomik koşullarına ilişkin yaptığı tasvirler ve ülkenin iktisaden kalkınması için izlenmesi gereken yola ilişkin getirdiği öneriler bakımından değerli bir belgedir. Ancak rapordaki öneriler, dönemin siyasi ortamında Ankara Hükûmeti nezdinde hak ettiği itibarı görmemiştir. Raporda yer alan önerilerden zaman içinde hayata geçirilenler ve geçirilemeyenlerin tespiti ile o dönemdeki önerilerin isabet derecesinin geriye dönük tahlili bugüne kadar yapılmış değildir. Ancak şu söylenebilir ki kuruluş yıllarında İstanbul'un iktisadi potansiyelinin yeterince değerlendirilmemesi sonucunu veren siyasi tercihler, ülkenin hak ettiği iktisadi canlılığa kavuşmasını geciktirmiştir. İktisadi kalkınma yönündeki lafzî hedefler ile fiili gerçekleşmeler farkını açıklayan husus, İstanbul'un potansiyelinin değerlendirilme seviyesidir.

KURULUŞTAN İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NA KADAR İSTANBUL İKTİSADİYATI (1923-1945)

Türk iktisat tarihi dönemlendirilirken farklı kriterlere göre çeşitli sınıflandırmalara rastlanmaktadır. İstanbul eksenli bakıldığında, kuruluştan II. Dünya Savaşı sonuna kadar olan dönemin, tek başlıkta ele alınabilir. Zira XX. yüzyılın ilk yarısının, gerek iki dünya savaşı sırasında ve gerekse iki savaş arası dönemde İstanbul için kolay geçmediğini söylemek mümkündür.

Bilindiği üzere, Mustafa Kemal Paşa Samsun'a çıkmak üzere 16 Mayıs 1919 tarihinde vapurla İstanbul'dan ayrıldıktan sonra, 1 Temmuz 1927 tarihine kadar, sekiz yılı aşkın bir süre şehre hiç gelmemiştir. Bu sekiz yıllık dönemin ilk yıllarında Millî Mücadele nedeniyle fiilî imkânsızlıktan bahsedilebilir. Ancak Cumhuriyet'in ilânından sonra da yaklaşık dört yıl boyunca Reisicumhur Mustafa Kemal'in İstanbul'a gelmemiş olması, imkânsızlık ile açıklanabilecek bir süre değildir. Hatta bu dönemde, 12 Eylül 1924 günü, Mudanya-Trabzon seyahati vesilesiyle Boğaz'dan transit geçerken dahi İstanbul'da durmamış olması, bir anlamda İstanbul'un cezalandırılması şeklinde yorumlanmıştır. Cumhuriyet'in kuruluş dönemi

19 "Emlak ve Eytam Bankası unvanıyla 1926'da 20.000.000 TL sermaye ile Ankara'da kurulan banka, 1946 yılında sermayesi 110.000.000 TL'ye çıkarılırken Türkiye Emlak Kredi Bankası AO unvanını almıştır. Banka 1988 yılında Anadolu Bankası ile birleşmiş ve unvanı Türkiye Emlak Bankası AŞ şeklinde değiştirilmiştir. 1992 yılında Denizcilik Bankası'nı devralan banka, 2001 yılında TC Ziraat Bankası AŞ'ye devredilerek, tasfiye sürecine girmiştir. Mevcut unvanı: Tasfiye Hâlinde Türkiye Emlak Bankası AŞ (http://www.tasfiyeemlak.com).

iktisat politikası tercihleri incelendiğinde, bu yorumu destekleyen başka örnekler de vardır.[20]

Reisicumhur Mustafa Kemal'in yıllar sonra İstanbul'a döndüğü 1 Temmuz 1927 tarihi, birinci emisyon banknotların 500 TL ve 1.000 TL'lik kupürlerinin de tedavüle çıktığı gündür. Türkiye'nin birinci emisyon banknotları üzerinde İstanbul'a ilişkin hiçbir ibarenin bulunmaması tesadüfle açıklanamaz.[21] İstanbul'un memleket ekonomisindeki ağırlığı da siyasi, tarihî, coğrafi nitelikleri de kolayca göz ardı edilebilecek seviyede değildir. Ancak ilk emisyon banknotlarda, bazı coğrafi gravürler birkaç kez tekrar edildiği hâlde İstanbul'a ilişkin hiçbir iz bulunmamaktadır.

Keza, İtibar-ı Millî Bankası ve diğer "millî şirketler"[22] yanında, İttihat ve Terakki'ye yakın kişiler tarafından Osmanlı'nın son yıllarında kurulmuş şirketlerin tamamının akıbetini "ticari başarısızlık" ile açıklamak zordur.[23] Dönemin siyasi algısının, şehrin iktisadi imkânları üzerinde sonuçlarının olmaması mümkün değildir.

İktisadi gelişimin kabaca en kolay gözlendiği nokta, nüfus gelişimidir. Ekonomik gelişim ile nüfus arasındaki ilişki, yumurta-tavuk ilişkisi gibi görülebilir. Bir yerin nüfus değişimine bakılarak ekonomik durum değişimi hakkında kanaat sahibi olmak mümkündür. Türkiye'nin 1927 yılında yapılan ilk genel nüfus sayımına göre; İstanbul'un nüfusu 699.769, Ankara'nınki 74.000 kişidir. 1935 nüfus sayımında İstanbul'un nüfusu 739.171'e çıkarken, Ankara'nın merkez nüfusu 123.000'e yükselmiştir. Diğer bir ifadeyle, sekiz yıl içinde Ankara'nın nüfusu %66 oranında yükselirken, İstanbul'un nüfusu sadece %5 artmıştır. Cumhuriyet kurulduğu sırada İstanbul on kat büyükken, yaklaşık on beş yıl içinde bu oran yarı yarıya düşmüştür.

İstanbul, 1927 genel nüfus sayımına göre, nüfusu 100.000'in üstünde olan iki şehirden biridir.[24] Ülke nüfusunun büyük kısmı köylerde veya köy gibi şehirlerde yaşamaktadır. İstanbul hâlâ ülkenin en büyük şehridir; ama Cumhuriyet sonrası en büyük nüfus ve ekonomik güç kaybını da İstanbul yaşamıştır.



4- 1929'da Kapalıçarşı'da bir dükkân (İBB, Kültür A.Ş.)

20 Nitekim ilk ziyaretin 1926 İzmir suikastı temizliğinden sonra olması ve *Nutuk*'un önemli bir kısmının yıllar sonra ilk kez ziyaret edilen İstanbul'da yazılması bu hesaplaşma bakış açısına anlam yüklemeye açık detaylar olarak görülebilir. *Nutuk*'un daha geç bir tarihte ve İstanbul dışında yazılmasının üslubunu etkileyeceği iddiası da spekülasyona müsaittir.

21 Türkiye'nin 1927 yılında tedavüle çıkarılan ve bir kısmı 1949'a kadar tedavülde kalan birinci emisyon banknotları üzerindeki gravürler şöyledir: 1 TL Ön yüz: Çiftçi ve İlk Meclis Binası, Arka yüz: Ulus Maliye Bakanlığı binası. 5 TL Ön yüz: Bozkurt ve Ankara Kalesi, İlk Meclis Binası, Arka yüz: Ankara ve Taşköprü. 10 TL Ön yüz: Bozkurt ve Ankara Kalesi, Arka yüz: Ankara Köprü ve Kalesi. 50 TL: Ön yüz Mustafa Kemal, Arka yüz: Afyonkarahisar. 100 TL Ön yüz: Mustafa Kemal, Arka yüz: Ankara ve Taşköprü. 500 TL: Ön yüz: Sivas Çifteminare, Mustafa Kemal, Arka yüz: Sivas Umumi Manzarası. 1.000 TL Ön yüz: Mustafa Kemal, Arka yüz: Vadiden geçen demiryolu. T.C. Merkez Bankası banknotlarında yer alan İstanbul'a ilişkin ilk iz, 15 Haziran 1939 tarihinde tedavüle çıkan ikinci emisyon birinci tertip 500 TL'nin arka yüzündeki Rumelihisarı gravürüdür. Aynı kupürün 18 Kasım 1940 tarihinde tedavüle çıkarılan ikinci tertip baskısının ön yüzündeki Atatürk portresi ve filigranı, İsmet İnönü'nün portre ve filigranı ile değiştirilmiş, arka yüzündeki Rumelihisarı gravürü aynı kalmıştır.

22 Millî iktisat politikası ve millî şirketler için bkz. Zafer Toprak, *Türkiye'de Millî İktisat: 1908-1918*, İstanbul 2012.

23 Osmanlı'nın son döneminde kurulmuş şirketlerin 1930 itibarıyla faaliyet durumları için bkz. Hamit Tahsin, Remzi Saka, *Sermaye Hareketi*, İstanbul 1930.

24 Türkiye 1927 genel nüfus sayımına göre nüfusu 100.000'den fazla olan diğer şehir İzmir'dir (Bkz. Oktay Yenal, *Cumhuriyet'in İktisat Tarihi*, İstanbul 2010, s. 12).



5- 1929'da İstanbul Darphanesi'nde basılan paralar (İBB, Kültür A.Ş.)

İstanbul'un 1907 yılındaki nüfusuna ancak 1950'lerde tekrar ulaşabilmesi ve 1927'ye kadar nüfusunun azalmış olması, ekonomisinin bu dönemdeki canlılığı hakkında fikir vericidir.

Kuruluş dönemi kalkınma ve sanayileşme çabalarında İstanbul ikinci plandadır. Erken dönemde planlanan on bir büyük sanayi işletmesinin büyük kısmı İstanbul dışındadır. Bunun tek istisnası Paşabahçe Cam Fabrikası'dır. Bir de mevcut Bakırköy Mensucat Fabrikası tevzi edilmiştir.[25] O dönem yatırımların İstanbul dışına yapılmasının bir açıklaması, ülkeyi topyekûn kalkındırmak hedefi olabilir. Ancak verimli işletmecilik ilkeleri açısından değerlendirildiğinde; ham maddeye, iş gücüne ya da pazara yakınlık önemlidir. Bu faktörler bakımından değerlendirildiğinde, İstanbul'un pazar, ham madde veya iş gücü imkânları bakımından o dönemde başka yerde planlanan hiçbir sanayi yatırımında mukayeseli, hatta mutlak üstünlüğe sahip olmadığının iddia edilmesi mümkün görünmemektedir.[26] İstanbul göz ardı edilirken "kalkınmayı ülke geneline yayma" açıklamasıyla Erzurum gibi pancar üretimi olmayan bir yere şeker fabrikası kurmak (ham maddesi havaleli bir üründe üretimi kaynağa yakın yerde yapmamak) gibi tercihlerin ülke ekonomisine etkinlik maliyeti yüksek olmuştur.

Osmanlı döneminden kalan imtiyazlı şirketlerin çoğu, varlığını 1920'lerde de korurken, Cumhuriyet Hükûmeti de yabancı sermayeli şirketlere yeni imtiyazlar vermiştir. İstanbul-Seydiköy Gaz ve Elektrik Şirketi (1924 yılında, Belçika sermayeli), İzmir Telefon Şirketi (1925, İsveç), İzmir Elektrik ve Tramvay Şirketi (1926, Belçika), Zingal Ormancılık Şirketi (1927, Belçika), Güney Anadolu Manganez Madencilik Şirketi (1927, Alman), Kireçlik Krom Madencilik Şirketi (1927, Fransız), Adana Elektrik Şirketi (1928, Alman), Ankara Elektrik ve Gaz Şirketi (1928, İngiliz), Fethiye Simli Kurşun Madencilik Şirketi (1928, Fransız), Ford Şirketi (1929, Amerikan) ve Kömür Madencilik Şirketi (1929, Fransız) Cumhuriyet döneminde kurulan imtiyazlı yabancı şirketlerdendir.[27]

Aynı dönemde bazı yabancı şirketler de imtiyaz almaksızın Türkiye'de fabrikalar tesis etmiştir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında biri Belçika diğeri Fransız sermayeli iki çimento fabrikası kurulmuştur. Bir İngiliz firması 1925 yılında Adana'da büyük bir çırçır fabrikası açmıştır. Bu tür yatırımların önemlileri arasında, İstanbul'da Nestle'nin çikolata fabrikası, HMV ve Columbia'nın plak, bazı yabancı kimya şirketlerinin ilaç fabrikaları, bir Japon grubunun Bursa'daki ipekli dokuma fabrikası sayılabilir. Tezel'in ifadesiyle özetlemek gerekirse; "Bazı iyi araştırılmamış sanılarla yazılıp söylenenlerin aksine, 1920'ler Türkiye'si, Türkiye için önemli sayılabilecek bir yabancı sermaye akımına tanık oldu."[28]

Erken Cumhuriyet döneminde İstanbul'a kamu yatırımlarında öncelik verilmediği gibi, kamulaştırılan bayındırlık işletmelerinin çoğu İstanbul'dadır. Hükûmet tarafından 17 Haziran 1937 tarihinde satın alınan Kadıköy Su Şirketi, 23 Mayıs 1938'de satın alınan İstanbul Elektrik Şirketi, 28 Ocak 1939'da satın alınan İstanbul Tramvay Şirketi ve 30 Ocak 1939'da satın alınan Tünel Şirketi bunlara örnektir.

Doğal tekel niteliğinde bayındırlık hizmeti veren işletmelerin kamu elinde bulunması bir iktisat politikası tercihi olarak makul kabul edilebilir. Ancak mali sıkıntıların had safhada olduğu bir dönemde, kısıtlı kaynakların özel kesimin elindeki mevcut işletmelerin kamuya transferi için harcanması yerine, sahip olunan

25 İstanbul'a Cumhuriyet'in erken döneminde yapılan fabrikalardan biri de 1931 yılında açılan Mecidiyeköy Likör Fabrikası'dır. Ancak bu fabrika "İlk 11 büyük fabrika" arasında sayılmaz.

26 Nitekim 1930 yılında Ankara'da toplanan Sanayi Kongresi'nde, sanayileşmenin en büyük sorunları arasında "kuruluş yeri seçiminde yapılan hatalar" ilk sırada sayılmıştır. Aynı tespit 1947 Sanayi Kongresi'nde de eleştiri konusu olmuştur. Resmî tarihe göre, devlet fabrikaları açısından ortaya konan tabloda olumsuz bir durum yoktur. Oysa fiiliyatta yöneticiler arasında 1934-1937 yılları arasında kurulan fabrikaların kuruluş yeri seçimi konusunda ciddi bir gerilim yaşanıyordu (Bkz. Şafak Altun, *Atatürk, İnönü ve Bayar'ın İktisat Kavgası*, İstanbul 2008, s. 139-140).

27 Yahya Sezai Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadî Tarihi (1923-1950)*, Ankara 1986, s. 169-170.

28 Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadî Tarihi*, s. 168-170.

İSTANBUL SANAYİ ODASI

CELALİ YILMAZ

Osmanlı'nın ilk yerli ticaret odası, 14 Ocak 1880'de kurulan *Dersaadet Ticaret Odası*'dır. Bundan kısa süre sonra 7 Temmuz 1880'de de *Dersaadet Sanayi Odası* kurulmuştur. Fakat bu oda ancak iki sene sonra faaliyete geçebilmiştir. Ticaret, sanayi ve ziraat odaları 1889'da tek çatı altında toplanmıştır. 1908'de ülkedeki odaların sayısı 160'ı aşmasına rağmen, İstanbul ve birkaç önemli kent dışındakilerin varlıkları kâğıt üzerinde kalmıştır. Ziraat Odası 1910'da bir düzenleme ile Ticaret ve Sanayi Odası'ndan ayrılmıştır.

Cumhuriyet'in ikinci yılında çıkarılan 655 *sayılı Ticaret ve Sanayi Odaları Kanunu* ile odalar tüzel kişilik kazanmış ve odalara üye olma zorunluluğu getirilmiştir. Odalar, liberal genişlemelerin devam ettiği ve ekonomide Ankara hâkimiyetinin henüz kurulmadığı 1920'lerde ülke ekonomisinin nabzını tutan kurumlar iken, 1930'larda iktisadi devletçilik tercihiyle etkinliklerini yitirmeye başladılar. 1943 yılında yürürlüğe giren *4355 sayılı kanun*la odalar üzerindeki hükûmet yetkisi daha da yoğunlaşmıştır.

1950'de çıkarılan 5583 *sayılı kanun* Cumhuriyet döneminde ilk kez yabancı sermaye yatırımlarına izin veren bir iktisadi ortam yaratıyordu. Aynı yıl çıkarılan 5590 *sayılı kanun*la, odalar tekrar özel teşebbüsün sözcüsü hâline gelmeye başladı. Ticaret odalarından bağımsız sanayi odalarının kurulabilmesi de bu kanunla gündeme geldi. Siyasi iktidarla birlikte değişen politikalar sonucu özel sektör faaliyetleri yoğunlaşırken *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası* (İTSO) faaliyetleri de genişledi. İTSO, geniş temsil yetkisiyle hükûmetin ekonomik, mali, ticari politikalarının saptanmasında rapor ve önerileriyle etkili oldu.


T.C.
İSTANBUL TİCARET ve SANAYİ ODASI
MECMUASI

Odanın tesis tarihi: 14-1-1882 — Mecmuanın ilk intişarı: 5-1-1885

Cilt 51 - No. 1 — İkinci Kânun 1935 — 51 inci Sene

İÇİNDEKİLER

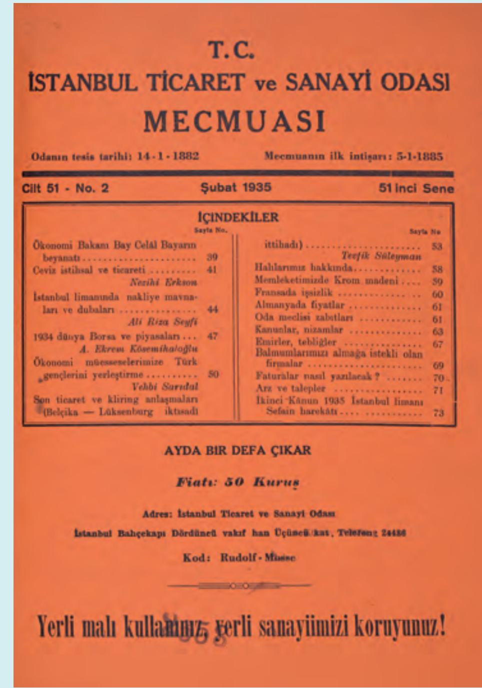
	Sayfa No.
Küçük istihsal kredi teşkilâtına doğru — *Vehbi Sarıdal*	1
Hariçle ticaretimiz — *H. Neziki*	5
Son ticaret ve Kliring anlaşmaları (Türkiye-Hollanda) — *Tevfik Süleyman*	8
Maden kömürü ve katrandan yağ meselesi	11
Yapakcılık — *Ahmed Ekrem Kösemihaloğlu*	13
Kanunlar, nizamlar	16
Mal taşıma navlon tarifesi — *Rıza Abaş*	19
Birinci Kânun İstanbul limanı sefain harekâtı	24
934 senesi Temmuz, Ağustos, Eylül üçüncü devre İflâs ve Konkordato tablosu	25
Oda meclisi zabıtları	26
Emirler, tebliğler	37
Arz ve talepler	38

AYDA BIR DEFA ÇIKAR

Fiatı: 50 Kuruş

Adres: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası
İstanbul Bahçekapı Dördüncü vakıf han Üçüncü kat, Telefon: 24486
Kod: Rudolf-Mosse

Yerli malı kullanınız, yerli sanayiimizi koruyunuz!


T.C.
İSTANBUL TİCARET ve SANAYİ ODASI
MECMUASI

Odanın tesis tarihi: 14-1-1882 — Mecmuanın ilk intişarı: 5-1-1885

Cilt 51 - No. 2 — Şubat 1935 — 51 inci Sene

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No.
Ökonomi Bakanı Bay Celâl Bayarın beyanatı	39
Ceviz istihsal ve ticareti — *Nezihi Erkson*	41
İstanbul limanında nakliye mavnaları ve dubaları — *Ali Rıza Seyfi*	44
1934 dünya Borsa ve piyasaları — *A. Ekrem Kösemihaloğlu*	47
Ökonomi müesseselerimize Türk gençlerini yerleştirme — *Vehbi Sarıdal*	50
Son ticaret ve kliring anlaşmaları (Belçika — Lüksenburg iktısadi ittihadı) — *Tevfik Süleyman*	53
Halılarımız hakkında	58
Memleketimizde Krom madeni	59
Fransada işsizlik	60
Almanyada fiyatlar	61
Oda meclisi zabıtları	61
Kanunlar, nizamlar	63
Emirler, tebliğler	67
Balmumlarımızı almağa istekli olan firmalar	69
Faturalar nasıl yazılacak?	70
Arz ve talepler	71
İkinci Kânun 1935 İstanbul limanı Sefain harekâtı	73

AYDA BIR DEFA ÇIKAR

Fiatı: 50 Kuruş

Adres: İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası
İstanbul Bahçekapı Dördüncü vakıf han Üçüncü kat, Telefon: 24486
Kod: Rudolf-Mosse

Yerli malı kullanınız, yerli sanayiimizi koruyunuz!

1- *İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası Mecmuası*'nın 1935 yılına ait iki sayısı

İstanbul Sanayi ve Ticaret Odası, 12 Ekim 1951 tarihinde İstanbul milletvekilleriyle bir toplantı yaptı. Bu toplantıda tüccar ve sanayicilerin sorunları konuşuldu. Hem tüccar hem de sanayicilerin çözümlenmesini istediği farklı sorunları vardı. Oda Meclisi 30 Mayıs 1952 tarihli toplantısında İTSO; *İstanbul Ticaret Odası* (İTO) ve *İstanbul Sanayi Odası* (İSO) olarak ikiye ayrıldı. 1.000 civarında büyük sanayici yeni kurulan İSO bünyesine geçerken, 5.000 kadar küçük sanayici ve tüccar İTO'da kaldı. Ayrı bir tüzel kişilik olarak teşkilatlanan İSO 1952'de Eminönü Dördüncü Vakıf Han'ın üst katındaki birkaç odada sınırlı bir kadroyla çalışmaya başladı.

Kuruluşundan kısa bir süre sonra ekonomide liberal politikalardan vazgeçilmesi İstanbul Sanayi Odası'na önemli görevler yükledi. Bir kamu kuruluşu niteliğinde faaliyet gösteren İSO, öncelikle sanayi şirketlerinin ham madde ve yardımcı işletme maddeleri ihtiyaçlarına göre bakanlık tahsislerini dağıtmakla görevlendirildi. Bunun yanında, Odalar Birliği kriterlerinin uygulanmasını da İSO sağladı.

1960 ihtilali, doğası gereği devletçi yapıyı kuvvetlendirmişti. Yürütmeyi elinde tutan Millî Birlik Komitesi, idareye yönelik baskı grubu olabileceği endişesiyle ticaret ve sanayi odalarını kapattı, kadrolarını dağıttı. Dönemin önemli sanayicilerinden oluşan bir heyet tarafından bunun yanlışlığının hükûmete iletilmesi üzerine, yeni bir seçim yapılarak odaların açılması kararı alındı. Ancak Millî Birlik Hükûmeti, bazı özel şirketlerin yönetimlerinin de değişmesini talep ediyordu.

İş adamlarının çabaları neticesinde yeniden teşkil edilen İstanbul Sanayi Odası Meclisi, idareyle mutabakat sağladıktan sonra, hükûmete girecek sanayi bakanı seçmekle görevlendirildi. İSO Meclisi'nde adı en çok zikredilen bakan adayları arasında Vehbi Koç vardı. Ancak Vehbi Koç'un bakanlığı kabul





6a-b- İstanbul Ticaret Borsası (İBB, Kültür A.Ş.)

kamu gücüyle bu şirketlerin hizmet ve fiyat politikalarına müdahale edilerek, faaliyet ve kârlılıklarının kontrolü de mümkündür. Zira "Cumhuriyet döneminin dış borçlarının önemli bir kısmı, Düyûn-ı Umûmiye'den ziyade, millîleştirmelerden kaynaklanmıştır."[29] Kamu düzenlemeleriyle bu şirketler üzerinde hedeflenen kontrolün sağlanmasının da anlamlı bir politika alternatifi olabileceği hususunun, artık soğukkanlılıkla savunulabilir olduğu düşünülmektedir. Zira millîleştirmeler iktisadi devletçiliği doğurmuş, ancak beklenen sonuçları üretememiştir. Vergiler ve dış borçlar; yeni yatırımlara ve millî gelir artışına dönüştürüleceğine, mevcut sermayenin mülkiyet değişikliği için kullanılmıştır.

Özellikle 1930'ların ikinci yarısında hızlanan kamulaştırmalar, izleyen yıllarda da devam etmiştir. Haliç Vapurları Şirketi 15 Nisan 1941'de Ulaştırma Bakanlığı'na devredilmiştir. Aynı bakanlık tarafından 4 Temmuz 1944'de Şirket-i Hayriye'ye el konulmuştur. Diğer taraftan Varlık Vergisi borcu nedeniyle 4 Şubat 1944'te de iki özel şirketin vapurlarına el konulmuştur.

İstanbul, Varlık Vergisi tahakkuk ve tahsilatının en yüksek olduğu vilayettir. Dolayısıyla bu verginin de İstanbul ekonomisine maliyeti olmuştur. Ancak diğer taraftan mülkiyet transferi sonrasında İstanbul'un "öteki" vasfının zayıflamasına katkıda bulunduğu da söylenebilir. Zira vergi borcu nedeniyle acilen satılığa çıkarılan varlıklar için bankaların açtığı krediler, oldukça seçici bir şekilde dağıtılmıştır.[30]

Nuri Demirağ (d. 1886-ö. 1957) tarafından 1936'da İstanbul Beşiktaş'ta kurulan Türkiye'nin ilk özel sektör uçak fabrikası ve Yeşilköy'de kurulan Gök Okulu'nun akıbeti farklı değildir. Teknolojisi itibarıyla döneminde "A sınıfı yolcu uçağı" üretimi yapabilen ve çeşitli ülkelerden siparişler alan, bazılarını teslim eden millî müteşebbise ait bu fabrika, gayet başarılı bir şekilde çalışırken, Ankara'nın bakış açısı değişikliği nedeniyle Türk Hava Kurumu tarafından verilen siparişler iptal edilmiştir. Bununla yetinilmeyip ihracatının da engellenmesi ve sonunda kapatılıp kamulaştırılması, dönemin siyasi tercihleri itibarıyla uygun görülse de, ülkenin sanayileşme altyapısında yapılan tahribatın müteşebbis sanayicinin şahsı ya da İstanbul şehri ölçeğiyle sınırlı kaldığını düşünmek mümkün değildir.[31]

29 Güneri Akalın, *Atatürk Dönemi Maliye Politikaları*, Ankara 2008, s. 113.

30 Türkiye'nin ilk büyük tekstil fabrikası olan Mensucat Santral AŞ'nin "G" (gayrımüslim) ve "D" (dönme) ortaklarının Varlık Vergisi sürecinde banka ve yargı nezdindeki itibarlarına ilişkin bkz. Leon N. Taranto Tur'arslan, *Varlık Vergisi Faciasının Neticelerinden: Taranto-Bezmen Davası*, İstanbul 1951.

31 Henüz hak ettiği ölçüde incelenmemiş bu konu için bkz. Necmettin Deliorman, *Nuri Demirağ Hayatı ve Mücadeleleri,* İstanbul 1957; Fatih Mehmet Dervişoğlu, *Nuri Demirağ: Türkiye'nin Havacılık Efsanesi*, İstanbul 2007; Ziya Şakir, *Nuri Demirağ Kimdir*, İstanbul 2011; Mehmet Bahattin Adıgüzel, *Hayallerini Uçuran Adam Nuri Demirağ*, İstanbul 2013.

etmemesi üzerine Şahap Kocatopçu, Millî Birlik Hükûmeti'ne İstanbul Sanayi Odası Meclisi'nin sanayi bakanı adayı olarak sunuldu ve Ankara'da kabul gördü. Birkaç ay önce kayıtsız şartsız kapatılan İSO'nun adayı sanayi bakanı yapıldı.

İSO, *5174 sayılı kanun*un verdiği görevler doğrultusunda, bir imalat işletmesinin kuruluşundan başlayarak sanayicilerin üretim ve ticaret faaliyetlerinin her aşamasında ihtiyaç duydukları temel bilgilendirme, belge ve raporlama hizmetlerini sunmaktadır. Bu kapsamda, işletmenin kuruluşundan faaliyet sonlandırmaya kadar üyelik, güncelleme ve kayıt silme işlemleri dışında, ihtiyaç duyulan kapasite, ekspertiz ve bilirkişi raporlarının temini, yatırım teşvik ve serbest dolaşım belgeleri gibi üretim ve ihracatta gerekli belgelerin edinilmesine yardım ile, sanayi faaliyetlerine ilişkin diğer belgelendirme ve bilgilendirme çalışmalarını yürütmektedir. İSO'nun kamuoyunda en bilinen faaliyeti, yıllık olarak hazırlanan *Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu* listesidir.

İSO, Türkiye sanayi üretiminin üçte birinden fazlasını gerçekleştiren kuruluşların temsilcisidir. İSO üyeleri tarafından yaratılan katma değerin Türk sanayi sektörü içindeki payı %35-%40 arasındadır. İSO üyesi kuruluşların toplam çalışan sayısı, Türkiye imalat sanayi çalışanlarının yaklaşık %16-%17'sidir. Diğer bir ifadeyle, İSO üyesi işletmelerin ortalama istihdamı, Türkiye ortalamasının iki katından fazladır. Türkiye'nin toplam ihracatı içinde İSO üyelerinin payı da yaklaşık %35 civarındadır. Türkiye'nin 500 büyük sanayi kuruluşunun yaklaşık yarısı İSO üyesidir. Türkiye'nin 1.000 büyük sanayi kuruluşunun yaklaşık dörtte biri İSO üyesi olmasına rağmen, 1000 büyük sanayi kuruluşu tarafından yaratılan brüt katma değerde İSO üyesi kuruluşların payı %40'ın üzerindedir.

Bir cephesi İstiklal Caddesi'ne, diğeri Meşrutiyet Caddesi'ne bakan ve bir geçitle bu iki caddeyi birleştiren Tepebaşı'ndaki Odakule binası İSO ile özdeşlemiştir. İSO yönetimi, 6-7 Eylül Olayları sırasında hasar görmüş binalardan olan Karlman Pasajı'nı Ziraat Bankası'ndan satın aldı. Odanın amacı, Türkiye'deki sanayinin üretim gücünü halka duyurmak için burada bir sürekli sergi mekânı oluşturmaktı. Geçmişi dikkate alındığında burasının seçilmesi anlamlıydı. Günümüzde 23 katlı ofis binası olan Odakule'nin yerinde 1870-1926 yılları arasında İstanbul'un ilk çok katlı mağazası olan Bonmarşe (Bon Marche), 1926'dan 1960'lara kadar Karlman (Carlmann) Pasajı vardı. İkisi de İstanbul'un ilk büyük alışveriş merkezlerindendi. Bertoli Kardeşlerin sahibi olduğu Bonmarşe, İstanbul'da büyük mağazacılığın ilk örneğiydi. Her türlü ürünün satıldığı bu mağaza 1850'lerde Pera'nın önemli ailelerinden Alleon ailesinin konutunun yerine inşa edilmişti. Bonmarşe 1896 yılında Pera'nın ünlü konfeksiyon mağazasının sahibi Karlman ailesine geçti. 1942 yılında Varlık Vergisi nedeniyle Karlman ailesi kontrolünden çıkan bina uzun yıllar Osmanlı Bankası deposu olarak kullanıldı. Daha sonra Ziraat Bankası mülkiyetine geçen bina, İSO'nun girişimleriyle satın alınıp 1970'lerin başında yıkılarak yerine günümüzdeki bina inşa edilmiştir.

İstiklal Caddesi üzerinde eski Berber Çıkmazı ile Saka Salim Çıkmazı arasında yapılmış olan binanın mimarları Kaya Tecimen ve Ali Taner'dir. Binanın zemin katı, Karlman Pasajı gibi, İstiklal Caddesi ile Meşrutiyet Caddesi'ni birbirine bağlayan geçit biçiminde tasarlanmıştır. Pasajın etrafındaki dört parsel de satın alınarak büyük bir projeye uygun hâle getirilmiştir. 1970'lerde İstanbul Kulübü yerine inşa edilen Intercontinental (daha sonra *Etap Marmara*, hâlen *The Marmara*) ve Taksim Belediye Gazinosu yerine inşa edilen Sheraton (daha sonra *Ceylan*, hâlen *Intercontinental Istanbul*) otelleri ile Harbiye Orduevi'nden sonra şehrin dördüncü yüksek binası olan kule, İSO'nun da simgesi hâline gelmiştir. İnşa edildiği yıllarda gökdelen olarak adlandırılan bina, günümüzde Beyoğlu'nun tarihî dokusuyla uyumsuzluğu nedeniyle gökdelen parodisi olarak nitelendirilmektedir. Günümüzde Odakule'nin tek katı İSO'nun kullanımındadır. İSO'nun merkezi Meşrutiyet Caddesi üzerinde, Beyoğlu Öğretmenevi yanında mimar Kambanakis tarafından 1880'lerde inşa edilmiş ve daha önce otel, atölye ve İstanbul Şehir Konservatuvarı olarak kullanılmış tarihî binadır.

Kaynaklar:

Çalışlar, İzzeddin, *İstanbul Sanayi Odası'nın Ellinci Yılında Türk Sanayii*, İstanbul 2002.

Türkiye'nin Modern Sanayiye Açılan Kapısı, İstanbul 2012.



7- 1930'da İstanbul sokaklarında pamuk çuvalları (İBB, Kültür A.Ş.)

Türkiye'nin sanayileşme sürecinde XX. yüzyılı ıskalama nedenleri incelenirken dikkate alınması gereken tecrübelerden biri, uçak fabrikası kurma teşebbüsleridir. Dönemin en varlıklı işadamı olan Nuri Demirağ'ın İstanbul'da bir uçak fabrikası kurma teşebbüsü sırasında yaşadığı tecrübeler, hükûmetten destek görmek bir tarafa, maruz kaldığı köstekler, yargıda yaşadığı sorunlar, Türkiye'nin sanayileşme çabasında yaşanan patinajın özeti gibidir. Nuri Demirağ, o konuda tek örnek değildir. Aynı dönemde Vecihi Hürkuş'un tecrübeleri de farklı olmamıştır.

Vecihi Hürkuş (d. 1896-ö. 1969), Kadıköy'de bir keresteci dükkânını kiralayarak ilk Türk sivil uçağı olan VECİHİ XIV'ü inşa etmiş, ilk uçuşunu 27 Eylül 1930'da Kadıköy Fikirtepe'de büyük bir kalabalık ve basın topluluğu karşısında yapmıştı. Bu uçuştan sonra VECİHİ XIV ile önce Yeşilköy'e sonra Ankara'ya uçmuştur. Uçabilirlik Sertifikası için İktisat Bakanlığı'na başvurmuş, 14 Ekim 1930'da; "Tayyarenin teknik vasıflarını tespit edecek kimse bulunmadığından gereken vesika verilmemiştir." cevabını almıştır.[32] Bunun üzerine Hürkuş, ruhsat alabilmek için uçağını sökerek, demiryollarından kiraladığı vagonla Çekoslovakya'ya gönderebilmesi için müsaade almıştır. Tayyareye ait statik raporu gibi resmî evrak önce Çek diline çevrilmiş, uçak tekrar monte edilerek, uçağın malzemeleri ve her türlü teknik kontrolü yapıldıktan sonra uçuş kontrolü tamamlanmıştır. Hürkuş, 23 Nisan 1931'de Çekoslovakyalı yetkililer tarafından düzenlenen bir törenle, başköşesinde "Yaşasın Türk Tayyareciliği" yazılı bir pankartla onurlandırılarak uçuş müsaadesini almıştır. 25 Nisan 1931'de Çekoslovakya'dan uçarak Türkiye'ye gelmek için yola çıkıp 5 Mayıs 1931'de Türkiye'ye gelmiş, ancak 3 Kasım 1931'de gelen telgraf emri ile VECİHİ XIV'ün uçuştan men edilerek uçması yasaklanmıştır. Nuri Demirağ'dan sağladığı finansman desteği ile "Nuri Bey" adlı (Vecihi K-XVI) uçağını da imal etmiştir. Vecihi Hürkuş, 1954 yılında ilk sivil havayolu şirketi olan Hürkuş Havayolları'nı kurmuştur. Ancak günümüzde böyle bir şirket mevcut olmadığı gibi, hikâyesi dahi yeterince bilinmemektedir.[33]

Türk iktisat tarihinin münhal konularından biri olan Cumhuriyet'in kuruluş döneminde İstanbul-Ankara çatışması, iktisadi sonuçları açısından henüz incelenmiş değildir.[34] Ancak 1920'ler ve 1930'larda birçok iktisat politikası tercihinde bu çatışmanın izlerini görmek mümkündür. Zira Ankara'nın bakış açısıyla İstanbul'da ekonomik gücü elinde bulunduranlar ya siyasi rakip olarak görülenler ya da millî devlet anlayışında kabulü kolay olmayan azınlıklardı. Bu nedenle Cumhuriyet'in kuruluş dönemi iktisat politikalarını bir anlamda "İstanbul'un potansiyelini kullanmadan kalkınma çabaları" olarak nitelemek mümkündür. Örneğin, Cumhuriyet'in erken döneminde birçok kongre, konferans Ankara'da toplanmıştır. İstanbul ve Ankara'nın bu dönemdeki fiziki imkânlarının mukayese kabul edilmesi bir tarafa, "Balıkçılık Kongresi" gibi toplantıların, Ankara'da yapılması tercihinin uygunluğu tartışılabilir. Başarılı bir toplantı için ön şart olan ilgili tarafların katılımının sağlanması bakımından, ulaşım ve konaklama imkânlarının gelişmediği dönemde Ankara'nın tercih edilmesinin, güç gösterisi dışında anlamlı bir gerekçesinin olmadığı açıktır. Erken dönemde İstanbul'da toplanması

32 Esasen 1930 yılında VECİHİ XIV model uçağına ruhsat verilmemekle yetinilmiş olması Vecihi Hürkuş için bir şanstı. Sınırlı imkânlarla 1925 yılında imal ettiği "VECİHİ K-VI" adlı uçağına ruhsat istediğinde "Bu işten anlayan, dolayısıyla ruhsat verebilecek kimse olmadığı" bildirilmiş, ayrıca 28 Ocak 1925 tarihinde havalanarak deneme uçuşu yaptığı için "izinsiz uçtuğu" gerekçesiyle cezalandırılmıştı.

33 Vecihi Hürkuş, *Havalarda 1915-1925*, İstanbul 1942; Vecihi Hürkuş, *Bir Teyyarecinin Anıları: Yaşantı*, İstanbul 2000; Mehmet Gürbüz Gürer, *Vecihi Hürkuş: Göklerin Korkusuz Adamı*, İstanbul 2001; Mehmet Bahattin Adıgüzel, *Türk Havacılığında İz Bırakanlar*, Ankara 2001.

34 Erken Cumhuriyet döneminde İstanbul-Ankara gerilimini mimari açıdan ele alan bir makale için bkz. Uğur Tanyeli, "Erken Cumhuriyet İstanbulu Bir Mimari Direnme Odağı mı?", *İstanbul Araştırmaları Yıllığı*, 2012, sy. 1, s. 205-218. Konuyu siyasi açıdan ele alan popüler bir kitap için bkz. Seyfi Öngider (ed.), *İki Şehrin Hikayesi: Ankara-İstanbul Çatışması*, İstanbul 2003.



8- 1930'da Galatasaray Lisesi'ndeki yerli mallar sergisinde zamanın tanınmış ıtriyat fabrikatörü Evliyazade Nurettin, Cevdet Kerim İncedayı'dan belgesini alırken (İBB, Kültür A.Ş.)

tercih edilen kongreleri iki grupta sınıflandırmak mümkün görünmektedir. İlki, yabancı ülkelerden de katılım olan uluslararası toplantılardır.[35] Bir de yerli malı kullanımının ya da tasarrufun özendirilmesi gibi amaçlarla toplanan birkaç kongrede mekân olarak İstanbul tercih edilmiştir.

Örneğin, 4 Nisan 1929'da İstanbul'da toplanan konferansta "Gençlik! Yerli malı kullan!" mesajı verilmiştir. Türkiye İş Bankası'nın merkezi Ankara'dadır ama "Tasarruf günü" ilânı 17 Aralık 1929'da Türkiye İş Bankası İstanbul şubesi tarafından yapılmıştır. Ankara'daki genel müdürlük vasıtasıyla tüm ülkede geçerli bir kampanya düzenlemek yerine, "Tasarruf günü"nü İstanbul şubesinin organize etmesi anlamlı görünmektedir.

İzmir İktisat Kongresi ve İstanbul

Dönem olayları incelendiğinde, 1923 İktisat Kongresi'nin İzmir'de düzenlenmesinin de İstanbul'un iktisadi üstünlüğüne ve İstanbul'daki ekonomik çevrelere mesaj verme amacı taşıdığını söylemek mümkündür.

İzmir'de 17 Şubat-4 Mart 1923 tarihleri arasında toplanan İktisat Kongresi'nden birkaç ay önce, Millî Türk Ticaret Birliği (MTTB) tarafından Aralık 1922'de İstanbul'da bir "Ticaret-i Hariciye Kongresi" toplanması kararlaştırılmıştır. Planlanan bu kongrenin konusu; "İstanbul'da ortaya çıkan iktisadi boşluğu Türk tüccarının doldurması ve Avrupa ve Amerika'dan ticaret çevreleri ile ilişki kurulması yollarının araştırılması"dır. Hazırlıkları Aralık ayına yetiştirilemediği için kongre, 15 Ocak 1923 tarihine ertelenir. Aynı günlerde dönemin İktisat Vekili Mahmut Esat Bey (Bozkurt) (d.1892-ö.1943) İstanbul'daki kongreyi düzenleyen MTTB'ye bir yazı göndererek, şubat ayında İzmir'de Türkiye İktisat Kongresi toplanacağı için, İstanbul'daki kongrenin ertelenmesini ve MTTB'nin de İzmir'de toplanacak kongreye katılmasını ister. İzmir'de

35 Örneğin, 8 Temmuz 1929 Balkan Talebe Konferansı İstanbul'da toplanmıştır. Ancak 1920 ve 1930'larda millî kongreler için daha çok Ankara tercih edilmiştir (Bkz. *Cumhuriyet Ansiklopedisi*, İstanbul 2002, c. 1-2.



9- Zahire Borsa'sı muamele salonu (İBB, Kültür A.Ş.)

kongre toplama çalışmaları bundan sonra hızlanır.[36] Bu açıdan bakıldığında; İzmir İktisat Kongresi, İstanbul'dan "rol çalma" teşebbüsüdür.

İzmir İktisat Kongresi'ne her ilçeden sekizer kişi (birer tüccar, sanayici, sanatkâr, amele, şirket, banka temsilcisi ile üç çiftçi temsilcisi) katılması öngörülür. Katılan meslek temsilcisi, dernek ve kurumların büyük kısmı İstanbul'dandır. Örneğin, İstanbul Esnaf Cemiyetleri, İstanbul Hamallar Cemiyeti, Umum Terziler Cemiyeti, Darülfünun Hukuk Mektebi, İstanbul Ticaret Mekteb-i Âlisi, Çiftçiler Derneği, Fransa Darülfünun Mekteb-i Âliye Mezunları Cemiyeti ve Macaristan Türk Mezunları Cemiyeti gibi meslek kesimleri İstanbul'dan gelmiştir. Çiftçi grubu dışında en kalabalık grup İstanbul'dan gelenlerdir. Ankara'nın erteleme talebiyle İstanbul'daki kongreyi toplayamayan MTTB, İzmir'deki kongreye ağırlığını koymak ister. Ancak delege kontenjanı ve İzmir'e ulaşım dâhil çeşitli sıkıntılarla karşılaşır. Kongreye katılmak üzere yola çıkan İstanbul delegelerinin, İzmir'e varmaları kolay olmamıştır.[37]

İstanbul'da aynı konuda bir kongre toplanması çalışmaları devam ederken, 1923 Türkiye İktisat Kongresi için İzmir'in tercih edilmiş olmasından Ankara-İstanbul iktisadi çekişmesinin ipuçları yakalanabilir. Zira İstanbul'da kongre düzenleme fikir ve hazırlıkları daha önce başlamıştır. Kongre, Ankara Hükûmetinin denetimi altında toplanmış olmasına rağmen, İstanbul ticaret kesiminin ve fiilen bu kesimi temsil eden MTTB'nin sesini duyurması için bir fırsattır. İzmir İktisat Kongresi, İstanbul ticaret kesimi ile Ankara Hükûmeti arasındaki

36 Koraltürk (haz.), *Ahmet Hamdi Başar'ın Hatıraları*, c. 1, s. 16; Tekeli ve İlkin, "1923 Yılında İstanbul'un İktisadî Durumu", s. 262.

37 İzmir iktisat Kongresi'ne katılmak üzere 10 Şubat 1923 günü Gülnihal vapuru ile İstanbul'dan Bandırma'ya hareket eden İstanbul delegelerinin yol boyunca çektikleri sıkıntılar ve izlenimleri için bkz. A. Gündüz Ökçün, *Türkiye İktisat Kongresi 1923 - İzmir*, 4. Baskı, SPK Yayınları, Ankara 1997, s. 169-173.

TURİNG

CELALİ YILMAZ

Türkiye Turing ve Otomobil Kurumu (TURİNG veya TTOK) 1923 yılında, Gazi Mustafa Kemal'in talimatları üzerine, Avrupa'daki uygulamalar emsal alınarak, Reşit Saffet Atabinen başkanlığında kurulmuştur. İlk unvanı Türk Seyyahin Cemiyeti'dir. Daha sonra Türk Turing Kulübü (Touring Club Turc) unvanını almıştır. Kuruma, 1930 yılında kamu yararına çalışır kurum statüsü tanınmış, gümrük ve trafik mevzuatı ile bazı yetki ve görevler verilmiştir. Kurum, turizm ve otomobil alanlarında faaliyet gösteren, millî ve amatör bir organizasyondur.

Turizmin iktisadi faydası ve turistik hizmetin niteliğinin ülkede bilinmediği dönemde TURİNG önemli çalışmalar yapmıştır. Kuruluşunu izleyen dönemde uzun yıllar turizm ve kültür alanında tanıtıma yönelik âdeta bir kamu kuruluşu işlevi görmüştür. Türkiye'nin ilk afişleri, ilk turistik rehberleri, ilk karayolu haritası bastırılmış, ilk lisan kursları açılmış, ilk tercüman rehber sınavları TURİNG tarafından yapılmıştır. İlk turizm incelemeleri hazırlanmış ve yayımlanmış, turizm kongre ve konferansları düzenlenmiştir. Kamu teşkilat yapısı, mevzuatı ve uygulamalarının turizmin ihtiyaçlarına cevap verecek şekilde yeniden düzenlenmesi konusunda çalışmalar yapılmıştır.

İlk yıllarında faaliyetlerini Galata Voyvoda (Bankalar) Caddesi'nde, Adalet Hanı'nda iki odalı bir ofiste iki memurla yürütmüştür. Dar kadrosu ve sınırlı bütçesine rağmen, üyesi olduğu Uluslararası Turizm Birliği (AIT)'nin yıllık toplantısının İstanbul'da yapılmasını sağlamış, Dolmabahçe Sarayı ilk kez bir turizm faaliyetinde kullanılmıştır.

Dünyada ve Türkiye ekonomisinde dışa açılmanın ve canlanmanın başladığı 1950'lerde kurum, yaşlanan kadrosu ve bünyesiyle, üzerine düşen yeni fonksiyonları üstlenebilmekten uzak kalır. Kurum, bu dönem belirgin bir durgunluk içerisindedir. Büro önce Tepebaşı Meydanı'nda Moralı Pasajı'nın ikinci katına taşınır. Burada beş yıl kaldıktan sonraki on yılda, Asmalımescit Sokağı'nda, Nil Pasajı'nın ikinci katında faaliyet gösterir. Burası, kurumun satın aldığı ilk mülktür.

TURİNG'in herkes tarafından tanınması Çelik Gülersoy'un (d. 1930-ö. 2003) genel müdürlüğü döneminde olur. TURİNG'e 1947 yılında henüz İstanbul Hukuk Fakültesi öğrencisiyken memur olarak giren Çelik Gülersoy, 1957 yılında müdür muavini, 1961-1967 yılları arasında kurumun hukuk müşaviri olarak görev yapar. TURİNG'in kurucu başkanı olan Reşit Saffet Atabinen'in 42 yıllık görev döneminden sonra, 1965 yılında vefatının ardından Çelik Gülersoy yönetimi devralır.

Çelik Gülersoy'un genel müdürlüğü döneminde; Batı örneklerinden yararlanılarak, ilk teknik yol yardım servisi kurulmuş, turistlere kredi açılması sistemine geçilmiş, renkli ve yabancı dillerde kitapların yayımlanmasına başlanmış, turizme yönelik enformasyon hizmetleri başlatılmıştır. Bu dönemde Şişli Meydanı'ndaki hizmet binası satın alınarak, ofis koşulları iyileştirilmiştir. Çelik Gülersoy ismi de izleyen yıllarda İstanbul'un tarihî mekânlarının turizme kazandırılması konusunda yaptığı çalışmalarla özdeşleşmiştir.

Gümrük ve Maliye bakanlıklarıyla 1971 yılında yapılan protokol çerçevesinde, yurt dışından Türkiye'ye giren taşıtlar için bir teminat senedi niteliğindeki "triptik" belgelerinin gümrük kapılarında TURİNG tarafından verilmesi sistemi getirilmiştir. Bu uygulama, izleyen yıllarda kurumun mali kaynaklarını önemli ölçüde artırmıştır. Kurumun artan kaynakları, turistik potansiyeli olan bazı tarihî mekânların restorasyonunda kullanılmıştır.

1979 yılında İstanbul Belediyesi ile kurum arasında, İstanbul'daki parklar ve köşklerin imarı, ıslahı ve işletilmesi için bir protokol yapılmıştır. Bu protokol kapsamında çok sayıda turistik mekân ıslah edilerek TURİNG tarafından işletilmeye başlanmıştır.

1990 yılında gümrük rejiminin değiştirilerek triptik zorunluluğunun kaldırılması, kurumu ana gelir kaynağından mahrum bırakmıştır. 1994 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından sözleşmesi yenilenmeyerek tahliye edilen mekânlardan Yıldız Parkı'nda; Malta Köşkü, Çadır Köşkü, Pembe ve Yeşil seralar, Emirgân Parkı'nda; Beyaz Köşk, Sarı Köşk ve Pembe Köşk, Çamlıca Tepesi Tesisleri ve Hidiv Kasrı, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından işletilmeye başlanmıştır.



10- Bir banka şubesi (İBB, Kültür A.Ş.)

gerginliğin ilk örneklerinin sergilendiği yer olur. Zira İstanbul delegeleri, İzmir İktisat Kongresi'ne sadece kalabalık bir grup olarak iştirakle kalmamış, konuya hâkimiyetleri hasebiyle başından sonuna kadar kongreyi fiilen yönlendiren kişiler olmuştur.

İzmir İktisat Kongresi'nin başkanı Kâzım (Karabekir) Paşa'dır; ancak kongre kâtibi, İstanbul tüccarını temsil eden MTTB delegesi Ahmet Hamdi (Başar) olur. Kongre sonunda açıklanan Misak-ı İktisadî'yi sunuş konuşmasında kongre başkanı, "Misak-ı İktisadî'nin Misak-ı Millî'den daha mühim" olduğunu belirtmesine rağmen, Misak-ı İktisadî'de iktisada ilişkin pek bir unsur yer almaz. Misak-ı İktisadî'ye İstanbul delegelerinin talep ettikleri eklemeler de yapılmaz. İstanbul delegelerinin getirdiği öneriler mantıklı da olsa, "İstanbul'a ait" olması, reddi için yeterlidir. Genel olarak kongre sonuçlarından memnun olmayan İstanbul tüccarı, kongrenin ertesi yıl tekrarlanmasını ister. Ancak 1930 yılında Ankara'da toplanan ve İstanbul'un pek temsil edilmediği Sanayi Kongresi'ne kadar bu konuda başka bir kongre toplanmaz.

O dönemde Ankara'nın bakış açısı, İstanbul'un herhangi bir davada önderlik etmesine uygun değildir. İktisat Vekili Mahmut Esat Bey (Bozkurt), İstanbul delegelerini hoş karşılamaz. Hatta muhatapları arasında Millî Mücadele'de aktif görev almış şahıslar bulunmasına rağmen, "millî hükûmete ve davaya ihanet edenlerin İstanbul'da yuvalandıkları" gibi ağır ithamlar telaffuz edilir. İstanbul'a karşı kategorik bir ötekileştirme söz konusudur. Ekonominin millîleştirilmesi doğrultusunda başlatılan iktisadi savaşta, İstanbul'un önderliğine Ankara razı değildir. Yapılacak işlerden biri de İstanbul'un gücünün kırılmasıdır.[38] Ankara'nın bu bakış açısı, Cumhuriyet'in kuruluş dönemlerinde İstanbul'un ekonomik yapısındaki değişimlerin temel belirleyicisi olur. İktisadi mücadelede öncelik, mevcut kıt kaynakların en uygun şekilde değerlendirilmesi suretiyle memleketin iktisadi varlıklarının bir bütün olarak artırılmasıdır. Ancak o dönem öncelik, İstanbul'un iktisadi gücünün Ankara'ya transferi çabasına dönüşür. Herhangi bir şey yapılacaksa, İstanbul dışlanarak yapılmaya çalışılır.

İzmir İktisat Kongresi'nden bahseden hemen bütün kaynaklarda; "yeni kurulacak devletin ekonomisinin ana ilkelerinin belirlendiği" vurgusu yer alır.[39] Bu belirlemede İstanbul'un potansiyelinin göz ardı edilmesi niyeti, hatta yabancı sermaye düşmanlığı yoktur. Nitekim 1930'lara kadar kurulan şirketlerde İstanbul'un ağırlığı da yabancı sermaye mevcudiyeti de devam eder.

İktisadi devletçilik politikalarının 1930'larda uygulanma gerekçesi olarak özel sektörün gücünün ve ilgisinin olmadığı vurgulanır. Ancak bu görüş 1920'lerdeki durumu tam yansıtmaz. Ökçün'ün tespitlerine göre,

38 Ahmet Hamdi Başar, "İktisadî Savaş Başlıyor", *Barış Dünyası*, 1967, sy. 56, s. 57-58.

39 Ökçün, *Türkiye İktisat Kongresi*, 4. Baskı, s. 13.



11- 1931'de İstanbul'un önemli ticaret merkezlerinden IV. Vakıf Hanı'nın dışarıdan görünümü (İBB, Kültür A.Ş.)

1920-1930 yılları arasında Türkiye'de 201 anonim şirket kurulmuştur.[40] Bu şirketlerin 119'unun (yaklaşık %60) kuruluş yeri İstanbul'dur. İstanbul'da kurulan şirketlerin 57'sinin (toplamın %28'i) kurucu, hissedar ya da idare meclisi üyeleri arasında yabancılara rastlanmaktadır. Şirket sermayelerine bakıldığında bu oranlar daha da yüksektir.

Türkiye'de aynı dönemde bankacılık alanında faaliyet göstermek üzere kurulan 31 Türk anonim şirketinden üçünün kurucu, hissedar ve idare meclisi üyeleri arasında yabancılar bulunmaktadır. Bu üç yabancı ortaklı bankanın, toplam ödenmiş sermayesi 1.230.000 TL'dir ve tamamı İstanbul'da kurulmuştur.

Aynı on yıllık dönemde yerli sermaye tarafından anonim şirket olarak kurulan 28 bankanın ise sadece üçü İstanbul'dadır.[41] Sermaye olarak bakıldığında da yerli bankaların toplam 22.000.000 TL tutarındaki ödenmiş sermayesinin yaklaşık 428.000 liralık kısmı (%2'den azı) İstanbul'da kurulan bankalara aittir.[42] Bu durum, İstanbul'un ekonomideki tarihsel ağırlığı ile mütenasip değildir. Ancak kuruluş dönemindeki ekonomik gelişmeler hakkında fikir vericidir. Aynı durum, bahsedilen dönemde

40 Bu sayı birkaç eksik olsa da gerçeğe yakın bir rakam olmalıdır. Ancak sadece anonim şirketlerin kastedildiği, diğer şirket türlerinin kapsanmadığı dikkate alınmalıdır.

41 İstanbul'da 1920-1930 yılları arasında kurulan bankalar şunlardır. Yerli sermayeli: İstanbul Esnaf Bankası TAŞ (kuruluşu: 14 Haziran 1925, ödenmiş sermayesi: 118.820 TL), Türkiye İmar Bankası TAŞ (kuruluşu: 22 Mart 1928, ödenmiş sermayesi: 286.100 TL) ve Üsküdar Bankası TAŞ (kuruluşu: 11 Ekim 1929, ödenmiş sermayesi: 22.975 TL). Bu dönemde kurulan yerli 28 bankanın toplam ödenmiş sermayesi: 22.040.327 TL'dir.

42 A. Gündüz Ökçün, *1920-1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye*, Ankara 1971, s. 99-101.



12- 1928'de IV. Vakıf Hanı'ndaki borsa levhaları (İBB, Kültür A.Ş.)

kurulan sigorta şirketleri için de geçerlidir. Cumhuriyet döneminden 1930'a kadar kurulan sekiz sigorta şirketinden yabancı hissedarı bulunan altısı, İstanbul'da kurulmuştur. Tamamen yerli sermayeli iki şirketin merkezi ise Ankara'dadır.

İktisadi devletçilik politikası çerçevesinde 1930'lardan itibaren kamulaştırılan şirketlerin bazıları, kuruluş izni Cumhuriyet Hükûmeti tarafından verilmiş şirketlerdir. Bu husus, "Osmanlı'dan devralınan imtiyazlı yapının devletleştirildiği" iddiasını zayıflattığı gibi, "özel kesimin teşebbüs gücü yeterli olmadığı için yatırımların mecburen devlet tarafından yapıldığı" açıklamasını da tutarsız hâle getirmektedir. Zira özel sektör tarafında daha önce yapılmış ve hâlihazırda çalışmakta olan bazı yatırımlar, bu dönemde kamulaştırılmıştır. Kısıtlı mali imkâna sahip olan devlet, borçlanarak ya da muaccel harcamalarını iptal ederek bu kamulaştırmaları yapmıştır. Ödenen kamulaştırma bedellerinin bir kısmı ise kamulaştırılan şirketlerin eski sahipleri tarafından yurt dışına çıkarılmıştır. Bu uygulamalarda geçerliliğini koruyan açıklama, İstanbul'un ekonomik gücünün transferidir.

İmparatorluk Merkezi-Millî Devlet Merkezi

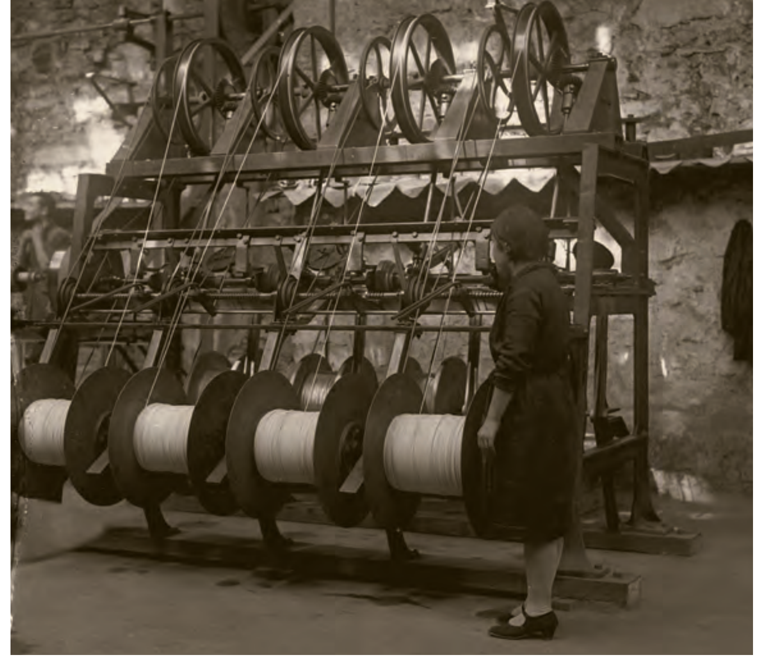
İktisat Vekili Mahmut Esat Bey'in ifadelerinde vücut bulan Ankara'nın İstanbul'a karşı bakış açısında, başkentin Ankara'ya taşınmasının etkileri de dikkate alınmalıdır. Yüzyıllardan beri önce Doğu Roma İmparatorluğu'nun sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun merkezi olan İstanbul'un ekonomik canlılığında, kentte istihdam edilen memur ve askerlerin de payı vardır. İstanbul'un başkent vasfını yitirmesi, sadece bu faktör nedeniyle bile İstanbul ekonomisi için önemli bir kayıptır. İstanbul'daki ticaret kesimi, başkent değişikliğine karşı olsa da bu karara açıkça karşı çıkamaz.[43] Cumhuriyet'in siyasi merkezinin Ankara olması, İstanbul'un "payitaht" olmaktan kaynaklanan avantajlarını yitirmesi anlamına gelmektedir. Bu durumda İstanbul, ancak Türkiye'nin *iktisadi* merkezi olarak gelişebilir. Ancak siyasi merkezin iradesi bu konuda da teşvik edici değildir.

Millî Mücadele'nin Batı emperyalizmine karşı yürütülmüş bir hareket olduğu resmî söylemine karşın, 1930'lara kadar Türkiye'de yabancı sermaye varlık göstermiştir. Bu dönemde İstanbul'da Osmanlı'dan müdevver yabancı sermayeli Türk şirketleri faaliyet gösterirken, hatta yenileri kurulurken, Ankara'da ise kamu sermayeli, yerli sermayeli Türk anonim şirketleri kurulmaktadır.[44] Böyle bir ortamda siyasi otoritenin tercihi açıktır. İstanbul'daki Müslüman-Türk tüccarın tercihi olan yabancı ağırlıklı şirketlerin Türkleştirilmesi politikası yanında, Ankara merkezli yeni yerli şirketler ve millî burjuvazi yaratılması çabaları ağırlık kazanır. Zira İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın (İTSO) "Türk Ticaret Odası" olmadığı yakınmaları İstanbul tüccarında vardır. Ancak İTSO'nun Türkleştirilmesi sürecinde yönetime getirilenler de, Ankara nezdinde yeterince makbul görülmese gerek, Ankara'da alternatif yaratma çabaları İTSO'nun yönetiminin Türkleştirilmesinden sonra da devam eder.[45] Fakat Ankara'nın finans ve ticaret potansiyeli yetersizdir. Devletçilik politikasının benimsenmesinden sonra kurulan kamu bankaları ve iktisadi işletmelerinin neredeyse tamamının merkezi

43 Bilindiği üzere son "İttihatçı Kongresi" Cavid Bey'in Nişantaşı'ndaki evinde 12-13 Nisan 1923 tarihinde toplanmıştır. Öncesinde Kara Kemal ile görüşen Mustafa Kemal'in seçimlerde İttihatçıların alacakları tutumun belirlenmesini istemesi üzerine yapılan toplantıda dokuz maddelik bir program belirlenir. "Dokuz Umde"den farklı olan bu programın maddelerinden biri, *İstanbul'un başkent olması*dır. Toplantı sonuçları hemen bildirilir. Sadece iki gün sonra, 15 Nisan 1923 tarihinde *Hıyanet-i Vataniye Kanunu*'nda yapılan değişiklikle "Dokuz Umde Programı dışında siyaset yapmak" yasaklanmıştır. Bunun bir anlamı da, başkent unvanın İstanbul'a iadesi önerisinin gündeme getirilmesi imkânının kalmamasıdır.

44 Bu dönemde Türkiye'de kurulan yerli ve yabancı sermayeli anonim şirketlerin listesi için bkz. Ökçün, *Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye*.

45 İTSO'nun Türkleştirilmesi politikası ve bu süreçte rol oynayanların Ankara nezdinde yeterince makbul sayılmadığı kanaatinin bir göstergesi olarak, İTSO'nun 50. yılı vesilesiyle çıkarılan kitapta bu konu ve Türkleştirme sürecinde aktif çaba sarf eden isimlere yer verilmemiş olması gösterilebilir (Bkz. Hakkı Nezihi, *50 Yıllık Oda Hayatı 1882-1932*, İstanbul 1932). Bu durum, İTSO'nun millîleştirilmesinde öncü rolü üstlenmiş olan Ahmet Hamdi Başar tarafından da daha sonra sitem konusu yapılmıştır ("İstanbul Ticaret Odası Nasıl Millîleşti?", *Barış Dünyası*, 1967, sy. 57, s. 58-59).

13a-b- 1930'lu yıllarda İstanbul fabrikalarındaki üretimden kesitler (İBB, Kültür A.Ş.)

Ankara'dır. Bu durum, siyasi merkez niteliğini yitiren İstanbul'un iktisadi merkez niteliğinin de zayıflatılması anlamına gelmektedir. Türkiye'de 1923-1950 arasındaki iktisadi gelişme tecrübesinin çarpıcı özelliklerinden biri de, devlet bürokrasisinden gelen insanların, sanayi burjuvazisini oluşturmasıdır.[46]

Ankara'da uzun zaman, iktisadi fizibilite başka yerin tercihini gerektirse bile, kamu şirketlerinin merkezleri başkentte bulunur anlayışı kabul görmüştür. Kamu bankalarının genel müdürlüklerinin iktisadi merkez yerine, siyasi merkezde bulunmasının neden olduğu verimlilik kayıpları, 24 Ocak 1980 Kararları ile başlayan dönemde tartışma konusu yapılmaya başlanmıştır. Ancak ağırlıklı faaliyet yeri ve yönetim merkezi farklılığının sıkıntılarını kamu bankaları, XX. yüzyıl boyunca derinden yaşamıştır. Bazı bankalar merkezlerini İstanbul'a taşımış, bazıları taşıyamadan kapanmıştır.

Örneğin, 1930'a kadar merkez bankası statüsündeki Osmanlı Bankası dâhil, belli başlı tüm bankaların faaliyetleri İstanbul'da iken, Cumhuriyet döneminde kamu tarafından kurulan Merkez Bankası ve diğer mevduat ve yatırım bankalarının yönetim merkezi Ankara olmuştur. Ankara'ya taşınan bankaların ilki, Ziraat Bankası'dır. İzmir'in 1919 yılında işgali sırasında Yunanlılar burada ayrı bir Ziraat Bankası İdare Merkezi oluşturup işgal ettikleri bölgedeki şube ve sandıkları bu merkeze bağladılar. Ankara Hükûmeti de 1920'de meclisin açılmasının ardından, nüfuzu altındaki yerlerde bulunan şube ve sandıkların yönetimini Ziraat Bankası Ankara Şubesi'ne bağlamıştı. Nihayet 1924 yılı *Bütçe Kanunu* ile bir anonim şirket hâline getirilen TC Ziraat Bankası'nın merkezi de Ankara oldu.

Kuruluş ve faaliyet yeri İstanbul olan Osmanlı İtibar-ı Millî Bankası'nın, İzmir suikastı akabinde yaşanan tasfiye sürecinde, kendisinden her bakımdan daha küçük ölçekli fakat 1924 yılında Ankara'da kurulmuş Türkiye İş Bankası'na devredilmiş olması da aynı yaklaşımın bir uzantısıdır. Zira bu kuruluş yeri farklılığı, bankaların mülkiyet yapısını da açıklamaktadır. Bu gelişmelerin hepsi, İstanbul'un iktisadi gücü üzerinde zayıflatıcı etki yaratan siyasi tercihlerdir.

I. Dünya Savaşı'nı izleyen 1920'ler, global ekonomik konjonktür açısından 2000'li yılların kolay kredi dönemine çok benzer. 1929 buhranı öncesindeki yıllar, iktisat literatüründe "Şahlanan Yirmiler" (Roaring '20s) olarak anılır.[47] Türkiye, bu iktisadi konjonktürün

46 Tezel, *Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi*, s. 396. Oransal tespitler çarpıcıdır: "1968'de en az 50 kişi çalıştıran ve 1921-1950 arasında kurulmuş işletmelerin sahiplerinin yaklaşık %40'ı iş hayatına kamuda atılmışlardı. Bu oran 1921-1930 arasında kurulmuş işletmelerde sadece %13 olmasına rağmen, devlet kapitalizmine dayanan sanayileşme politikalarının uygulandığı 1931-1940 arasında kurulmuş işletmeler için %78 ve 1941-1950 arasında kurulmuş işletmeler için %31'dir.

47 Bu dönemin öncesi ve sonrasındaki savaş ve krizler nedeniyle "geçici istikrar ve gelişme" dönemi olarak nitelendirenler de vardır. Ancak, savaş sonrasında dünya üretiminin hızla arttığı, geleceğe dönük iyimserlik ve spekülasyonun yaygınlaşmış olması bakımından nitelik farkı yoktur (Bkz. Oya Silier, "1920'lerde Türkiye'de Millî



14- İstanbul'da bir yumurtacı (İBB, Kültür A.Ş.)



15- 1935 yılında fasulye, nohut ve mercimeğin kuruş üzerinden fiyatı (İBB, Kültür A.Ş.)

fırsatlarını yeterince değerlendirememiştir.[48] Ülke içinde yöntem tartışmaları, güç tahkimatı çabaları ve ötekileştirme gösterileriyle bu istisnai dönemin ülkenin iktisadi gelişiminde sağlayabileceği imkânlar ıskalanmıştır. Batı'da finansman kolay ve ucuz iken, yeni Cumhuriyet'in ilk yıllarında özel sektör yoluyla bu finansmana ulaşma ve uluslararası ticaret fırsatlarını yakalama şansı yeterince değerlendirilmemiştir. Zira bu finansmana o yıllarda ulaşabilecek olan İstanbul'da yerleşik finans ve ticaret çevreleri o dönemde ülkeyi terk etme veya hayatta kalma mücadelesi vermektedir.[49] Dünyada 1920'ler boyunca yükselen trendden Türkiye'nin yararlanamamış olması, 1929 buhranının dış ticaret dengeleri üzerinde yarattığı olumsuz etkilere maruz kalmaktan onu kurtarmamıştır. Nitekim iktisadi buhranın en olumsuz etkilediği kesimlerden biri de şüphesiz tacirlerdi.[50]

Kuruluş döneminde -İstanbul'a prim vermemek uğruna- gayriiktisadi ekonomik model tercih edilmemiş olsa, ülkenin XX. yüzyılı daha müreffeh geçirebileceğini söylemek, isabetsiz bir iddia değildir. Nitekim Cihan Harbi'nin mağlubu ve 1923-1924 yıllarında hiper-enflasyonu ile ekonomisi tahrip olan Almanya'nın kısa sürede kendini toparlamasında bu konjonktürün payı vardır. Beş yıl içinde kendini toparlayarak, Türkiye'ye çeşitli mallar yanında, sermaye ihraç eder hâle gelmiştir. Aynı durum II. Dünya Savaşı sonrası için de geçerlidir. Savaştan mağlup çıkmış ve altyapısı tümüyle tahrip edilmiş olan Almanya ve İtalya gibi ülkeler, sadece 10-15 sene içinde kendilerini toparlayıp savaşa girmemiş, ancak yerinde sayan Türkiye'ye 1960'larda kredi verir hâle gelmiştir.

Bazı yazarlar Cumhuriyet'in ilk yıllarını yöntem bocalaması nedeniyle "kayıp yıllar" şeklinde tanımlar. 1923-1930 arasının kayıp yıllar olmasının bir nedeni de İstanbul'un konumundaki belirsizliktir. Oysa "savaş sonrasını izleyen 1923-1926 yılları arası, Türkiye'de anonim şirketlerin kuruluşunun en yoğun olduğu yıllardır."[51] 1923 İzmir İktisat Kongresi'nde sosyalizmin bir tercih olmadığının açıklandığı söylenir.[52] Ancak liberalizmin temsilcisi de İstanbul'dur. Sonunda devletçilikte karar kılınır. Cumhuriyet sonrası kurulan kamu bankası ve KİT'lerin merkezi Ankara'dır. İstanbul'un ticari ve stratejik potansiyelinin değerlendirilmemesi şeklindeki bu tercihin açık sonucu, kıt kaynakların israfı, etkinlik kaybı ve potansiyel büyüme oranına ulaşılamamasıdır. "Öteki" görülen özel kesimin canlanmasına fırsat verilmemiştir. Hatta bu kesimin elindeki iktisadi teşebbüslerin kamuya transferi

Bankacılığın Genel Görünümü", *Türkiye İktisat Tarihi Semineri: Metinler/Tartışmalar, 8-10 Haziran 1973*, ed. Osman Okyar ve H. Ünal Nalbantoğlu, Ankara 1975, s. 485-535).

48 Bkz. İlhan Tekeli, Selim İlkin, *1929 Dünya Buhranında Türkiye'nin İktisadî Politika Arayışları*, İstanbul 2009.

49 Bu dönemde iktisadi gelişmede aktif rol alabilecekken hayatta kalamayan Cavid Bey (d. 1875-ö. 1926) ve Kara Kemal (ö. 1926) gibi İstanbullular da vardır.

50 Alev Gözcü, *1929 Dünya Ekonomik Buhranı ve Türkiye*, İstanbul 2013, s. 426.

51 Tekeli –ve İlkin, *1929 Dünya Buhranında Türkiye*, s. 41.

52 İzmir İktisat Kongresi'ne katılanlar arasında iki ülkenin büyükelçisi vardır: Sovyet Sefiri Aralof ve Azerbaycan Sefiri Abilof. Avrupa ülkelerinden ise kimse yoktur Bkz. Ökçün, *Türkiye İktisat Kongresi 1923 İzmir*, 4. Baskı, s. 175).

MECİDİYEKÖY LİKÖR FABRİKASI

CELALİ YILMAZ

Mecidiyeköy'deki 48 dönümlük arazide, Atatürk'ün talimatıyla 1930 yılında Fransız mimar ve uzmanlar tarafından bir likör ve kanyak fabrikası kurulmuştur. Büyükdere Caddesi, o zamanki adıyla "Maslak Yolu" üzerinde, etrafı bağ ve bahçelerle çevrili 108 rakımlı bir tepede kurulan Mecidiyeköy Likör ve Kanyak Fabrikası'nda Fransız uzmanlar, 1939 yılına kadar üretimde fiilen bulunmuştur.

Fabrikanın mimarı Robert Mallet-Stevens (d. 1886-ö. 1945) art-deco döneminin önemli bir mimarı ve yazarıdır. C. R. Mackintosh ve J. Hoffman'dan etkilenmiştir. Paris'te 1925 yılında düzenlenen Dünya Sergisi'nde Fransız Pavyonu'nu çizen Stevens, ünlü mimar Le Corbusier'in de arkadaşıdır. Mimarlık tarihinde onu ünlü kılan anıtsal eserler listesinde, "1931 Istanbul-Mecidiyeköy Turkish Monopoly Liquer Factory" de yer alır. Bu bina, kübist mimarın Fransa dışındaki tek eseridir.

Mallet-Stevens'in simetrik olarak yerleştirilmiş düz çatılı kübik formları; yatay doğrultuyu vurgulayan dikdörtgen açıklıkları, eğik elemanlar tarafından desteklenen, binayı saran saçağı, dikme ve lentolarla desteklenen baca ve 3 kat yüksekliğindeki üretim salonlarını örten sırlı tuğladan strüktürü ile Türkiye'deki rasyonel-modernist endüstriyel mimarlığın en erken örneklerinden birini oluşturmuştur. Yapı, aynı zamanda mimarın Türkiye'deki belgelenmiş tek çalışmasıdır. Fabrika kurulduğunda, geleneksel içkiler olan şarap ve rakı dışındaki alkollü ürünleri imal edilen ilk tesis olmuştur.

Cumhuriyet'in ilk yapıları arasında yer alan Likör Fabrikası, inşa edildiği döneme göre ileri tekniklerle yapılmıştı. Fabrika, sanayiyle kalkınmayı hedefleyen Cumhuriyet dönemi ekonomi politikasının sembolü niteliğindeydi. Betonarme tekniğinin uygulandığı ender yapılar arasında yer alan fabrika, zaman içerisinde birçok kez tadilat gördü. 1960 yılındaki tadilat sırasında fabrikaya bir de baca eklenmişti. "Aslına uygun olarak yeniden yapılmak üzere" yıkıldığı 2013 yılına kadar korkuluklar ve aydınlatma elemanları dâhil olmak üzere çoğu mekanik ve mimari eleman korunmuş durumdaydı.

Kuruluş yıllarında 50 dönüme yaklaşan geniş arazisine rağmen fabrikanın kapalı alanı 5.000 m²'den azdır. Fabrika arazisinin yaklaşık %90'ı, likör yapımında kullanılan kokulu bitkilerin yetiştirilmesi için kullanılmıştır. Fabrika bu özelliği ile rakiplerinden ayrılmıştır. Diğer fabrikalar likörü meyve esansından üretirken, burası meyveden likör üreten tek fabrika olmuştur.

Fabrikanın kurulduğu yıllarda, daha sonra futbol stadyumu olan bölgesinde adaçayı, nane, kekik gibi aromatik bitkiler yetiştirilirdi. Bu tonik nebatlar ve ön bahçede bulunan gül ağaçlarında yetiştirilen güller, likör imalatında kullanılırdı. Fabrikanın tam karşı tarafında bahçeler arasında kır kahveleri ve bu kahvelere giden yolun başında bir Hamidiye suyu çeşmesi bulunurdu. Kır gezilerine gelenler, bu çeşmeden yararlandığı gibi, fabrikanın içme suyu ihtiyacı da bu çeşmeden temin edilirdi. 1950'lere kadar fabrikanın sağ tarafı ise tamamen dutluktur. 1960 yılında fabrika arazisinin 13 dönümlük kısmı üzerine Ali Sami Yen Stadyumu inşa edilmiştir. Boğaziçi Köprüsü bağlantı ve çevre yolları yapılırken, fabrika arazisinin 11 dönümlük kısmı Karayolları Genel Müdürlüğü'ne devredilmiştir. Fabrikaya ait arazi 24 dönüm kalmıştır.

Mecidiyeköy Likör ve Kanyak Fabrikası, ürünleriyle de meşhurdu. Bu fabrikanın bir özelliği de, araştırma-geliştirme çalışmaları sayesinde, dış piyasalarda da ilgi gören farklı ürünler üretebilmesiydi. Rivayete göre, burada üretilen konyak ile rekabette zorlanan Fransızlar "Konyak, Cognac kasabamıza ait tescilli bir içkidir." şeklinde uyarıda bulununca Atatürk, "Madem insanın içini ısıtıyor, kanı yakıyor, adı kanyak olsun." demiştir. Kanyak üretimi Mecidiyeköy Likör Fabrikası'ndan 1962 yılında Çanakkale Fabrikası'na taşınmıştır. Kapanmadan önceki yıllarda Mecidiyeköy'de cin, brandy, vermut, kınakına şarabı yanında; ahududu, kayısı, çilek, moka, acıbadem, limon, vişne, portakal, mandalina, turunçgil, bindallı, altın, kakao, beğendik, muz, nane gibi çok çeşitli likörler üretilmiştir.

Cumhuriyet dönemi mimarisinin özgün eserlerinden olan fabrikanın arazisi, binası yanında bahçesindeki asırlık çeşitli ağaçlar nedeniyle SİT alanı kapsamına alınmıştır. Üretimin durdurulmasının ardından atıl kalan gayrimenkul, Tekel Genel Müdürlüğü tarafından Maliye Bakanlığı'na devredilmiştir. Bir dönem İstanbul Büyük Mükellefler Vergi Dairesi Başkanlığı hizmet binası olarak kullanılmıştır. Arazinin TOKİ'ye devrinin ardından imar durumundaki "Kültür ve turizm amaçlı kullanılabilir." şerhi "özel koşullu ticaret alanı" şeklinde değiştirilmiş, 2012 yılında TOKİ tarafından gelir paylaşımı usulü ile satışı gerçekleştirilmiştir. Bina, "yeniden yapılıp kültür merkezi olarak değerlendirilmek üzere" 2013 yılında yıkılmıştır.

Tablo 1- 1920-1930 yılları arasında İstanbul'da kurulan Türk anonim şirketlerinin dağılımı

UĞRAŞI ALANI	YABANCI SERMAYELİ TÜRK ANONİM ŞİRKETLERİ			YERLİ SERMAYELİ TÜRK ANONİM ŞİRKETLERİ			TOPLAM		
	Sayı	Nominal Sermaye (TL)	Ödenmiş Sermaye (TL)	Sayı	Nominal Sermaye (TL)	Ödenmiş Sermaye (TL)	Sayı	Nominal Sermaye (TL)	Ödenmiş Sermaye (TL)
Dokuma Sanayii	2	3.400.000	3.100.000	4	1.860.000	825.630	6	5.260.000	3.925.630
Gıda Sanayii	3	3.650.000	3.425.000	8	2.500.000	1.920.000	11	6.150.000	5.345.000
Çimento Sanayii	3	4.560.000	3.390.000	1	600.000	387.850	4	5.160.000	3.777.850
Kimya Sanayii	2	300.000	225.000	2	320.000	276.250	4	620.000	501.250
Elektrik Üretimi	5	3.100.000	2.450.000				5	3.100.000	2.450.000
Maden Üretimi	11	9.330.000	4.372.293	7	1.425.000	380.000	18	10.755.000	4.752.293
Orman İşletme	1	1.500.000	1.500.000	2	1.040.000	181.601	3	2.540.000	1.681.601
İnşaat İşleri	2	200.000	35.000				2	200.000	35.000
Tekel Şirketleri	4	6.200.000	3.800.000				4	6.200.000	3.800.000
Bankalar	3	1.430.000	1.230.000	3	1.600.000	427.895	6	3.030.000	1.657.895
Sigorta Şirketleri	6	1.250.000	900.000				6	1.250.000	900.000
Ulaştırma (Genel)	1	100.000	100.000	3	375.000	61.000	4	475.000	161.000
Demiryolu	1	200.000	200.000	1	1.000.000	1.000.000	2	1.200.000	1.200.000
Sinema - Tiyatro	3	910.000	910.000	1	50.000	5.000	4	960.000	915.000
Ticaret	8	1.350.000	840.000	16	2.242.000	1.477.190	24	3.592.000	2.317.190
Otel - Kaplıca	1	550.000	197.500				1	550.000	197.500
Deri Sanayii				3	650.000	192.000	3	650.000	192.000
Sair Sanayi				3	300.000	135.000	3	300.000	135.000
Tarım	1	60.000	60.000	1	125.000	12.500	2	185.000	72.500
Matbaacılık ve Yayın				2	1.050.000	255.000	2	1.050.000	255.000
Liman Hizmetleri				3	1.060.000	699.550	3	1.060.000	699.550
Sair Hizmetler				2	1.025.000	252.500	2	1.025.000	252.500
TOPLAM	**57**	**38.090.000**	**26.734.793**	**62**	**17.222.000**	**8.488.966**	**119**	**55.312.000**	**35.223.759**

Kaynak: Ökçün, *1920-1930 Yılları Arasında Kurulan Türk Anonim Şirketlerinde Yabancı Sermaye.*

için dış borçlar alınmış, zarar eden kamu işletmeleri yıllarca bütçeden finanse edilmiştir.

Devletçilik politikasının 1930'larda felsefesi, "özel kesimin girişemediği yatırımların devlet eliyle yapılması" şeklinde açıklanır. Bu açıklamada, ihtiyaç duyulan yatırımları fertlerin yapamamasında, sermaye ve tecrübe bakımından yapabilecek durumda olanların ötekileştirilmesinin payı göz ardı edilmektedir. İstanbul açısından bakıldığında; bu boyutun dikkate alınması mümkündür. Diğer bir ifadeyle, 1930'lardaki



16- Mahmut Paşa Çarşısı (İBB, Kültür A.Ş.)

devletçilik tanımı, İstanbul'un imkânları kategorik olarak dışlandığı için ortaya çıkmış bir politikadır, denilebilir. Ülkemizde sanayinin teşvikindeki aksaklıkların nedenleri arasında, kuruluş yıllarından gelen bu güvensizliğin izlerinin araştırılması henüz yapılmamıştır.[53]

1929 Buhranı ve İstanbul Ekonomisi

Büyük buhran öncesinde 1927 ve 1928 yılları, kuraklık nedeniyle zirai üretimin ciddi ölçüde gerilediği yıllardır. Bir taraftan tarımsal üretimin gerilemesi, diğer taraftan mahsul fiyatlarının sanayi malları fiyatlarına nazaran daha fazla düşmesi, o dönemde ekonomisi büyük ölçüde tarımsal üretim ve tarımsal ürün ihracatına dayanan Türkiye'nin ödemeler dengesinde bozucu etki yapmıştır. Türkiye, 1929 buhranının yarattığı ortamda, II. Dünya Savaşı sonlarına kadar devam edecek olan korumacı ve devletçi iktisat politikalarını uygulamaya yönelir.

Bu dönemde hükûmetler, bütçe dengesine özen gösterse de, aleyhte gelişen dış ticaret hadleri sonucu bozulan ödemeler dengesi nedeniyle, dış ticaret ve kambiyo denetimlerine başvurulur. Ardından iç ticaret ve piyasalar üzerinde müdahale ve denetimlerini artırmaya başlar. Osmanlı "Esham ve Tahvilat Borsası" 1922 yılında çıkarılan bir nizamname ile devralınmıştı. 1929 yılında çıkarılan *Menkul Kıymetler ve Kambiyo Borsaları Kanunu* ve ardından çıkarılan nizamname ile borsa işlemleri yeniden düzenlenmiştir. Ekonomik kriz ortamında hisse senedi ve tahvil işlemleri azalan borsa, kambiyo (yabancı para) işlemlerinin ağırlık kazandığı bir mekân hâline gelmiştir. "Kambiyo, Esham ve Tahvilat Borsası" unvanıyla 1938 yılında Ankara'ya[54] taşınıp 1941 yılında tekrar

53 İstanbul'un yeterince "millî" sayılmadığı için ötekileştirildiği dönem, "millî müzik" türlerinin konservatuvarda dahi icrasının yasaklandığı dönemdir. Devlet Opera ve Balesi aynı dönem Ankara'da kurulur.

54 İstanbul Borsası'nın kısa süreli Ankara "seyahati" bakış açısının göstergesi sayılabilir. Mülkiye'nin Siyasal Bilgiler Okulu olarak Ankara'ya nakli de aynı dönemin tercihlerindendir.



17- İstanbul ticaretinin canlı merkezlerinden Mahmut Paşa'da bir alışveriş sahnesi (İBB, Kültür A.Ş.)

İstanbul'a dönen borsada, kambiyo işlemleri 1958 yılı sonuna kadar devam etmiştir.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında süreklilik gösteren -İttihat ve Terakki'den müdevver- millî iktisat politikası, 1929 buhranı sonrasında iktisadi devletçilik politikasına doğru evrilir. Devlet, sanayi alanında yatırımlara girişir ve doğrudan üretici olarak faaliyet göstermeye başlar. Bu politikaların hedefi, 1920'lerde birtakım teşviklere (örneğin 1927 *Teşvik-i Sanayi Kanunu*) rağmen kurulamayan millî sanayiyi devlet eliyle kurmaktır.

Türkiye'de devletçi sanayileşmenin temel adımı olarak 1934 yılında yürürlüğe giren "Birinci Beş Yıllık Sanayi Planı" gösterilebilir. Ancak bu plan öncesinde de, iktisadi devletçiliğe yönelik düzenleme ve uygulamalar söz konusudur. Bütün bu politikaların bir amacı; Türkiye'nin iktisaden kalkındırılması ise, diğer amacının da bu kalkınmanın İstanbul dışında ve İstanbul'un potansiyeline başvurulmadan gerçekleştirilmesi çabası olduğu söylenebilir. Örneğin, Cumhuriyet'in ilk yıllarında hükûmet tarafından çok sayıda sanayi kuruluşu kurulması teşebbüsü olmuştur. Ancak bunların tamamına yakını, İstanbul dışında planlanan kuruluşlardır. Gerekçesi, Anadolu'nun kalkındırılmasıdır. Oysa piyasa koşullarının -Türkiye'nin geri kalanına nazaran- daha fazla geçerli olduğu İstanbul, 1929 buhranının olumsuz sonuçlarından yeterince ağır şekilde etkilenmektedir.

1929 buhranı Türkiye'de sadece ekonomi üzerinde değil, siyaset üzerinde de etkili olur. Kriz sırasında ülkenin çektiği sıkıntıların nedeninin Cumhuriyet Halk Fırkası (CHF) iktidarının uyguladığı hatalı ekonomi politikaları olduğunu savunanlar, 12 Ağustos 1930'da kurulan Serbest Cumhuriyet Fırkası (SCF) etrafında hızla toplanırlar. SCF'nin özellikle İstanbul ve İzmir'de beklenenden fazla ilgi görmesi, birkaç ay içinde kapatılmasına neden olur. Esasen bu iltifat, uygulanan iktisat politikalarından memnuniyetsizliğin göstergesidir. Daha önce Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası'nın (TCF) başına gelen de farklı değildir. 17 Kasım 1924 tarihinde kurulan ve İstanbul ve İzmir'de büyük itibar gören Terakkiperver Cumhuriyet Fırkası da yedi ay içinde kapatılmıştır. *Nutuk*'ta TCF kurucuları "Cumhuriyet düşmanlığı, saltanatçılık, halifecilik, İngiliz yandaşlığı, isyan kışkırtıcılığı ve vatan hainliği" ile suçlanır, ancak söz konusu partinin kurucuları ve liderleri, Kurtuluş Savaşı'nı başlatan kadronun, Mustafa Kemal ve İsmet İnönü dışındaki üyeleridir. İktisadi konulardaki nispeten liberal



18- Cumhuriyet'in ilk yıllarında İstanbul fabrikalarında çalışan kadın işçiler (İBB, Kültür A.Ş.)

yaklaşımları, bu kişilerin daha belirgin ortak özelliğidir. Bu durum "İstanbul'un savunucuları" konumuna gelmelerine ve konjonktür itibarıyla yukarıdaki ithamlara maruz kalmalarına neden olur.

Özetle, Cumhuriyet'in ilk on yılındaki muhalefet partisi kurma teşebbüslerinde temel iktisadi politika farklılıklarının, Ankara'yı her konuda hâkim kılma teşebbüslerine karşı, İstanbul'un pozisyonunu savunma çabası olduğu söylenebilir. Hâkim gücün tercihine karşılık rasyonel tercihleri, dolayısıyla İstanbul'u gündeme getiren politikaların savunulması; ilk muhalefet partilerine Ankara dışında geniş destek sağlamış, bu durum ise rejime karşı tehdit olarak algılanmalarına neden olmuştur.

1930'lu yıllar özellikle *Kadro* ve *Kooperatif* mecmuaları bünyesinde iktisadi devletçilik ve iktisadi liberalizm konularının ayrıntılı tartışmalarının yapıldığı dönemdir. Ancak adı İstanbul ile özdeşleşen bazı isimler, iktisadi devletçiliği savunsalar bile Ankara'da itibar görmez, seslerini duyuramazlar.

Mütareke Dönemi'nden itibaren İstanbul iktisadiyatının Türkleştirilmesi ve Ankara Hükûmeti'nin İstanbul'da hâkim olması için çaba sarf etmiş olan Ahmet Hamdi (Başar), anılarında bu durumdan yakınır. Mustafa Kemal'in 1930'da çıktığı üç aylık yurt gezisine müşavir sıfatıyla katılmış olmasına rağmen, bir "İstanbul temsilcisi" olarak fikirlerini yeterince iletemediği gibi, 1932 yılında iktisadi durumu değerlendirmek üzere Ankara'da kurulacağı öğrenilen komisyonda, İstanbul Liman Şirketi'nin yöneticisi sıfatıyla görev alma isteği de kabul edilmez. Daha sonra görüşlerini iletmek için Mustafa Kemal'e yazdığı 23 Mart 1932 tarihli mektuba CHF kâtib-i umumisi sıfatıyla Recep Bey (Peker) tarafından verilen cevapta, "Mustafa Kemal'e iletmek istediği görüşleri, iletilmek üzere kendisine bildirmesi" istenir. Bu örnekler, o yıllarda Ankara Hükûmeti nezdinde İstanbul tüccar kesiminin itibarının göstergesi olarak anlamlıdır.

Siyasi otorite nezdinde makbul olmayan İstanbul'un bu dönemde iktisadi bakımdan rahat olduğunun savunulması zordur. Ekonomide devlet kontrolünün artmasının getirdiği özgüven ve Mustafa Kemal'in İstanbul'a dönüşünün sağladığı barışma ardından, iktisadi tecridin azaldığı söylenebilir. Ancak 1929 buhranı ve daha onun yaraları sarılamadan gelen II. Dünya Savaşı, birikmiş iktisadi problemlerin çözülmesi bir tarafa, yenilerinin eklenmesine neden olmuştur. Savaşın bittiği yıllara kadar İstanbul'un konumunun fazlaca değişmediğinin söylenmesi mümkündür.

1930 Sanayi Kongresi, Devletçilik ve İstanbul

İttihat ve Terakki Fırkası'nın 1908'den sonra yerleştirmeye çalıştığı millî iktisat anlayışı, Cumhuriyet sonrası bazı uygulamalara bakıldığında kafa karıştırıcı bir hâl almıştı. İzmir'de toplanan 1923 Türkiye İktisat Kongresi'nde ekonomik tercihlere ilişkin bazı kararlar alınmıştı ancak, izleyen yıllardaki uygulamalar iktisadi refahı artırıcı sonuçlar yaratmaktan uzaktı. Zira "1920-1930 arası kurulan 14 hükûmetin programlarında sanayi ve sanayileşme süreci ile ilgili tek bir kelime bulmak mümkün değildir."[55] Büyük buhran ortamı da iktisat politikalarının gözden geçirilmesi ihtiyacı doğurmuştu. "1930 Sanayi Kongresi, bir hesaplaşma ihtiyacının sonucuydu."[56] Çağdaş uygarlık düzeyine ulaşmak için izlenmesi gereken yolun, sanayileşme olduğu konusunda tereddüt yoktu. Ancak, bu sanayileşmenin nasıl olacağı konusunda fikir birliği bulunmuyordu. 1929 buhranı, 1920'lerdeki ekonominin zayıflığını bir anda ortaya çıkarmıştı. Döviz kontrolleri ve yerli malı kullanımı ve tasarrufun teşviki bu ortamda alınan ilk tedbirlerdi.[57]

55 Orhan Kurmuş, "Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Sanayi'nin Korunması Sorunu ve Ticaret Sermayesi'nin Tavrı", *Sanayi Kongresi 1976*, Ankara 1977, s. 15.

56 Serdar Şahinkaya, *Gazi Mustafa Kemal ve Cumhuriyet Ekonomisinin İnşaası*, Ankara 2007, s. 149-183. Cumhuriyet politikalarının yaklaşık on yıllık uygulamalarının ardından 1930'u bir hesaplaşma dönemi olarak değerlendiren ilk yazar Kemal Tahir'dir. *Yol Ayrımı* (İstanbul 1971) romanında muhalefet partisi teşebbüsü özelinde iktisadi yaklaşımdaki farklılık ve çelişkileri işlemiştir.

57 Başbakan İsmet İnönü ilk kez 12 Aralık 1929'da mecliste yaptığı konuşmada yerli malı kullanmanın ve tasarrufun öneminden bahsetmiştir. 12-18 Aralık tarihlerinin Yerli Malı Haftası olarak kutlanması 1946 yılında başlamıştır.



19- İstanbul'da ayakkabı boyacıları (İBB, Kültür A.Ş.)

Ankara'da 12 Aralık 1929'da "Millî İktisat ve Tasarruf Cemiyeti" kuruldu. Yarı resmî nitelik taşıyan cemiyetin kurucuları arasında; meclis başkanı ve bazı bakanlar ile iki kamu bankasının genel müdürü bulunmaktadır. Cemiyet, kuruluşunu izleyen aylarda bir sanayi kongresi düzenlenmesi için hazırlıklara girişir. Sanayi Kongresi 22-30 Nisan 1930 tarihleri arasında Ankara'da toplanır. Kongre ile birlikte Millî Sanayi ve Numune Sergisi de açılır. Kongre: "Gayemiz; Türkiye sanayisi Türkiye Devleti gibi yeni ve ileri olmalıdır." şiarı ile toplanır. Sanayi Kongresi'nin yönetmeliğinde toplanma gerekçesi; "Yerli mallarının miktarını çoğaltmaya, cinslerini, metanet, zarafet, nefaset ve sair evsafı itibarıyla yabancı mümasil mallar derecesine getirmeye ve fiyatlarını ucuzlatmaya çalışmak." şeklinde ifade edilir.[58]

Bu gayenin tahakkuku için takibi lazım gelen en doğru yol, iş adamları ile temasa geçmektir. Fakat kongre yönetmeliğine göre, "Türkiye'deki bütün iş adamları ile birebir temasa geçmek ne kabil ne de faydalıdır. En kestirme yol, muhtelif sanayi gruplarının mümessillerini bir araya toplayarak müştereken ihtiyaçları tespit etmek ve bu gayelerin tahakkuku için lazım gelen esasları bir arada hazırlamaktır."[59] Kongre, bir anlamda dönemin sanayi envanterini çıkarmak ve neler yapılabileceğini araştırmak için düzenlenmiştir. Ancak sanayi erbabı kötümserdir. Kongre teşebbüsü, sanayi erbabı tarafından ehemmiyetsizlikle karşılanır. Temas edilen sanayiciler, "Şimdiye kadar yapılan kongrelerden müspet ne netice çıktı ki bu kongreden bir şey ümit edebilelim? ... İhtiyaçlarımız, dertlerimiz, dileklerimiz apaçık. Onları söyleye söyleye dilimizde tüy bitti. Aynı şeyleri bir kere daha tekrarlamaktan ne çıkacak?" demektedir.

Kongre kapsamında, kimi yerleşim yerlerinden yöredeki sanayinin durumu, sorunları, çözüm önerilerine dair raporlar talep edilmiştir. Kongrede, o dönemde "sanayinin nispi olarak gelişmiş olduğu 14 vilayetten gelen raporlar" tartışılır. Raporlar; Bursa, Eskişehir, Edremit, Ayvalık, Uşak, Isparta, Elazığ, Kastamonu, Denizli, Balıkesir, Ankara Gaziantep, Kütahya ve İzmir Sanayi Birliği'nin temennileri şeklindedir. Şahinkaya'ya göre, "1930 Sanayi Kongresi, bir anlamda Türkiye'nin Sanayi Kongresi'dir." Ancak, "sanayinin nispi olarak gelişmiş olduğu 14 vilayet" arasında İstanbul vilayeti temsil edilmez.

Kongrenin sonunda hazırlanan Umumi Encümen Raporu'nun temel tespiti: "Memleketimizde bir *sermaye israfı* hadisesinin mevcudiyeti"dir. Raporda, bu sermaye israfının nedenleri altı başlık altında sıralanmıştır:

Tesis mahallinin intihabında [seçiminde] isabetsizlik,

Mütedavil sermayenin darlığı,

Teknik cihazın kifayetsizliği,

Rantabilite hesaplarının yanlışlığı,

İdarenin bozukluğu,

Teknik ihtisasın fıkdanı [eksikliği].

Encümene göre, bu altı neden bir bütün teşkil eder. Birinin bile eksik olması, "iktisadi inkişafımızın [kalkınmamızın] temposunu geriletir." Encümen, bu eksikliklerin giderilmesi için önerilerini iki başlık altında

58 Cemiyetin unvanı 12 Haziran 1939'da Türkiye İktisat ve Artırma Kurumu olarak değiştirilmiştir. İstanbul'da 1931'de kurulan ve 1939'da faaliyet merkezini Ankara'ya taşıyan Türk İktisat Cemiyeti ile 18 Ocak 1955'te birleşen kurumun unvanı da Türkiye İktisat Kurumu olmuştur. Kurum 12 Aralık 1973 tarihli Vakıf Senedi ile mal varlığını Türkiye Ekonomi Kurumu Vakfı'na devretmiştir. Vakıf, kurumun faaliyetlerine mali destek sağlamaktadır. Bkz. www.tek.org.tr Yerli Malı Haftası da bu cemiyet ile özdeşleşmiştir ve kuruluş tarihini esas alır. Cemiyet 1931 yılında bir Ziraat Kongresi de düzenlemiştir.

59 Şahinkaya, *Gazi Mustafa Kemal*, s. 166.

NURİ DEMİRAĞ UÇAK FABRİKASI*

CELALİ YILMAZ

Mühürzade Mehmet Nuri Bey (d. 1886 Divriği, Sivas-ö. 13 Kasım 1957 İstanbul) Türkiye'de birçok ilki gerçekleştirmiş bir iş adamıdır. İlk yerli sigara kâğıdı, ilk paraşüt, ilk seri üretimli Türk uçak fabrikası ve uçuş okulu sayılabilir. İstanbul Boğazı üzerine köprü yapılması ve Keban Barajı inşaatı da ilk kez onun gündeme getirdiği projelerdir. Mehmet Nuri Bey Türkiye'nin 10.000 km'lik demiryolu ağının 1.250 km'lik kısmını gerçekleştirmiş ve Atatürk tarafından kendisine "Demirağ" soyadı verilmiştir. Karabük Demirçelik, İzmit Selüloz (SEKA), Sivas Çimento, Bursa Merinos tesisleri ile Eceabat Havaalanı ve Haliç kenarındaki İstanbul Hal binası inşaatlarını da yapmıştır. Cumhuriyet döneminin sayılı zenginleri arasına girmiş ve hayırseverliği ile tanınmıştır. 1938 Erzincan depremi sonrası evindeki tüm yiyecek ve giyeceği toplayıp yardıma koşan ilk ekibi kurmuş, evi yıkılanlara prefabrik evler yapmıştır. Yıldız Sarayı önündeki yıkık çeşmeyi ihya etmiş, sonrasında değişik yerlerde 43 çeşme yaptırmıştır. Türkiye'nin çok partili döneminin ilk muhalefet partisi olan Millî Kalkınma Partisi'nin de kurucusudur.

Devrinin en zengin iş adamlarından biri olan Nuri Demirağ 1936 yılında bir uçak fabrikası kurma girişimine başladı. Ordunun uçak ihtiyacının finansmanı için başlatılan bağış kampanyası sırasında para istenmesi üzerine, "Başkalarına bağımlılığı devam ettirecek yardım yerine, en mükemmelinin imal edilmesine talibim." demiştir. Millî uçak fabrikası kurmanın önemi üzerinde durmuş ve servetinin büyük kısmını bu konuya vakfetmiştir.



1- Nuri Demirağ uçak fabrikasında imal edilen "Nuri Bey" isimli uçak

Demirağ, uçak fabrikasını memleketi Divriği'de kurmayı planlamıştı. Öncelikle İstanbul'da bir deneme atölyesi kurdu. Beşiktaş'ta Barbaros Hayrettin Paşa Türbesi yanındaki fabrika binasının temeli 17 Eylül 1936 tarihinde atıldı ve inşaatı hızla tamamlandı. Demirağ, deneme uçuşları yapabilmek için Yeşilköy'deki Elmaspaşa Çiftliği'ni satın aldı. Yeşilköy'deki arazi üzerine büyük bir uçuş pisti, hangarlar ve uçak bakım atölyesi inşa ettirdi. Kurulduğunda "Gök Okulu" olarak adlandırılan ve günümüzde Uluslararası İstanbul Atatürk Havalimanı olarak kullanılan Yeşilköy tesisleri, döneminde Avrupa'nın en büyük havaalanı olan Amsterdam Havaalanı'ndan daha büyük ölçekte inşa edilmişti.

Uçakları kullanacak Türk pilotların yetiştirilmesi için kurulan Gök Okulu'nda 1943 yılına kadar 290 pilot yetiştirildi. Demirağ, Yeşilköy'deki Gök Okulu'ndan önce Divriği'de bir Gök Ortaokulu açtı ve 150 yataklı öğrenci yurdu yaptırdı. Sivas'ın hiçbir ilçesinde ortaokul yokken Divriği'deki okulda öğrencilerin her türlü ihtiyacı karşılanıyor, öğrencileri havacılığa özendirmek için İstanbul'a getiriyor ve onlara uçuş dersleri verdiriyordu. Demirağ'ın hedefi Divriği'de bir Gök Üniversitesi kurmaktı ancak devletten yeterli yardımı göremedi. İstanbul Teknik Üniversitesi bünyesinde Uçuş Mühendisliği Bölümü kurulması için çaba sarf etti.

Nuri Demirağ millî uçak modellerinin geliştirilmesi projesine girişince, önce uzman ve mühendislerle birlikte dünyanın belli başlı ülkelerindeki uçak fabrikalarını ziyaret etti. Lisans almanın kopyacılıktan ibaret olduğunu, zaten demode modellerin lisanslarının verildiğini, gelişmiş modellerin ise sır gibi saklandığını görünce, son model teknolojiye sahip olmak için yerli modellerin geliştirilmesinin şart olduğunun farkına varıp tüm çalışmalarını bu konuda yoğunlaştırdı. "Kopyacılıkla devam edilirse, demode şeylerle beyhude yere vakit geçirilecektir." diyordu.

Beşiktaş'taki uçak fabrikasında imal edilecek uçak ve planörlerin planlarını Türkiye'nin ilk uçak mühendislerinden Selahattin Reşit Alan çizdi. 1936 yılında ilk tek motorlu uçak üretildi ve uçağa *Nu. D-36* adı verildi. 1938'de çift motorlu, altı yolcu kapasiteli *Nu. D-38* imal edildi. Seri üretimi yapılan *Nu. D-38* modeli, 1944 yılında Dünya Havacılık Otoritesi tarafından *"A sınıfı yolcu uçağı"* kategorisine alındı. 325 km hız yapabilen bu uçak 1.000 km mesafeye

* Resim ve alt yazısı yazar tarafından hazırlanmıştır.



20- İstanbul'daki yerli malı haftalarındaki etkinlikler (İBB, Kültür A.Ş.)

toplamıştır: (i) Asgari on senelik bir sanayi programı tespit edilmelidir, (ii) Bir Sınai Tesisatı Tetkik ve Murakabe Merkezi teşkil edilmelidir. Kongreden sonra, 1934 Sanayi Programı ilk önerinin, 1932 yılında kurulan Devlet Sanayi Ofisi de ikinci önerinin gereği kabul edilebilir. Ancak, yukarıda; "sermaye israfının nedenleri" olarak altı başlıkta sayılan eksiklilerin ortaya çıkmasında "İstanbul'un potansiyelinin ihmal edilmesinin rolü" tartışılmamıştır. Kongrede "kadrocular" vardır ancak İstanbul sanayisi temsilcileri yoktur. Kongrenin başarısı hakkında karamsar olan sanayiciler, izleyen yıllarda haklı çıkar.

II. Dünya Savaşı'nı derinden hisseden yer, İstanbul olmuştur.[60] Un, yağ gibi birçok gıda maddesinde karne uygulaması İstanbul'da başlatılmıştır. Geçimlik üretimini yapabilen taşra kasaba ve köyleri, bu tür karne uygulamalarına ya tâbi olmamış ya da hafif hissetmiştir.[61] İstanbul'da ise, hanımların hamam sefalarının su israfına neden olduğu gerekçesiyle, "hamamlarda yıkanma sürelerinin bir saat ile sınırlandırılması" türünden kararlar da alınmıştır.[62] İstanbullunun ekonomik gelişmişlik farkı nedeniyle daha müreffeh durumda olduğu varsayılmasına rağmen, geçimlik üretimini yapamayan kalabalık nedeniyle ekonomik krizlerin ve savaş dönemlerinde iaşe sıkıntılarının daha derin hissedilmesi kaçınılmazdır. Geçimlik konularda ülkenin başka yerlerinde bu

60 Savaş dönemi koşullarında ortaya çıkan "Hacıağa" zengin tipi İstanbullu değildir. Ancak bunların parayı harcadığı yer olarak İstanbul, bu olgudan kısmen yararlanmıştır.

61 İstanbul'un büyüklüğünden ve geçimlik üretimini yapamamasından kaynaklanan iaşe sıkıntıları sadece savaş yıllarına özgü değildir. Ortaylı'nın ifadesiyle, "Anadolu'da birden fazla okula sahip olmayan on bin nüfuslu kasaba yoktur. İki binli yıllarda bile İstanbul'da hiç okul olmayan on bin nüfuslu mahalleler vardır." (Ortaylı ve Küçükkaya, *Cumhuriyet'in İlk Yüzyılı*, s. 270).

62 İstanbul Belediyesi Kararı, 10 Nisan 1958, *Cumhuriyet Ansiklopedisi*, c. 2.

uçabiliyordu. Fabrikaya 1938 yılından itibaren Türk Hava Kurumu (THK) ve çeşitli Avrupa ülkelerinden uçak siparişleri verildi.

Nuri Demirağ uçak fabrikası havacılık konusundaki faaliyetlerine 1939 yılında Türkiye'nin ilk yerli paraşüt üretimini gerçekleştirerek devam etti. Yerli ipek paraşüt imali için Baltalimanı'ndaki arazisine 100 kadar dut ağacı dikti. 1941'de tamamen Türk yapımı ilk uçak İstanbul'dan Divriği'ye uçtu. Nuri Demirağ'ın oğlu ve Gök Okulu'nun ilk mezunlarından Galip Demirağ bu uçuşu gerçekleştiren pilot oldu.

Türk Hava Kurumu tarafından sipariş edilen 65 planör kısa sürede teslim edildikten sonra Nu. D-36 modelinden 24 eğitim uçağı tamamlanmış, deneme uçuşları İstanbul'da yapılmıştı. THK'nın siparişi olan ve test uçuşları sonrasında İstanbul'dan Eskişehir'e uçan uçakların teslimi için yetkililer tarafından bir kez daha test uçuşu yapılması talep edildi. Bu uçuş sırasında, uçakların planlarını da çizmiş olan mühendis Selahattin Reşit Alan iniş yaparken, çevredeki hayvanların havaalanına girmemesi için pist kenarına açılmış hendeğe düştü ve vefat etti. "Depoya benzin konulmasının unutulması" türünden bir mazeret arayışında olan THK, bu kazayı gerekçe göstererek siparişini iptal etti.

Nuri Demirağ mahkemeye verdiği THK ile yıllar süren bir hukuk mücadelesine girdi. Farklı bilirkişilerin uçakları sözleşmeye uygun imal edildiği ve uçuş için yeterli oldukları yönünde raporlarına rağmen mahkeme THK lehine sonuçlandı. Ayrıca, Nuri Demirağ'ın fabrikasında imal edilen uçakların yurt dışına satılmasını yasaklayan bir kanun çıkarıldı. İspanya, İran ve Irak'tan alınan siparişlerle bağlantısı yapılmış ve imal edilmiş uçakların ihracı engellendi.

Yurt içi ve yurt dışından sipariş alamayan fabrika 1944 yılında kapandı. Beşiktaş'taki uçak fabrikası ile Yeşilköy'deki Gök Okulu, 1944 yılında dönümü 15 lira üzerinden kamulaştırıldı. Bu bedelin üçte biri vergi olarak kesildikten sonra bakiyesi, devletin parasının olmadığı gerekçesiyle 20 yıl vadeye bağlandı ve fiilen ödenmedi. THK ve yurt dışından gelen siparişler üzerine imal edilmiş uçaklar ve makineler hurdacıya satıldı. THK daha sonra Fransa'da kullanımdan kaldırılan *Henrio* uçaklarını ithal etti. Gelen eski model uçaklar kısa süre sonra hurdaya atıldı.

Nuri Demirağ davayı kaybettikten sonra hükûmet üyeleri ve Cumhurbaşkanına mektuplar yazarak, memleket için hayati maliyetleri olan yanlışlığın düzeltilmesini talep etti. Ancak tüm girişimleri başarısız oldu. Mektuplarına cevap verilmedi, fabrikası açılmadı. Döneminin en zengin iş adamı, o dönem devlet bütçesinin yaklaşık onda biri kadar olan servetini uçak fabrikası kurulması yolunda heba etmiş oldu. Havacılık konusundaki hizmetleri nedeniyle Nuri Demirağ'ın ismi 2010 yılında Sivas Havaalanı'na verilmiştir.

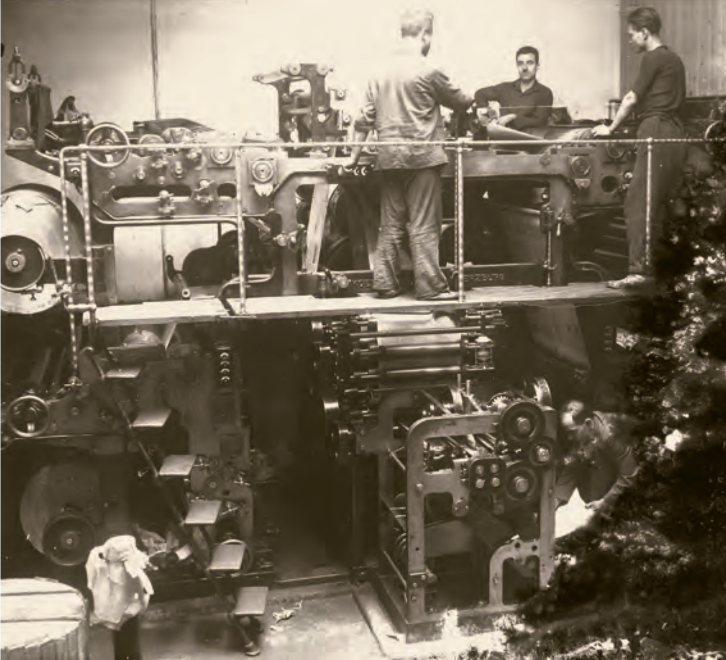
Kaynaklar:

Adıgüzel, Mehmet Bahattin, *Hayallerini Uçuran Adam*, İstanbul 2013.

Dervişoğlu, Fatih M., *Nuri Demirağ: Türkiye'nin Havacılık Efsanesi*, İstanbul 2007.



21- Tekstil üretimi (İBB, Kültür A.Ş.)



22- İstanbul'da bir matbaa ve işçileri (İBB, Kültür A.Ş.)

türden kısıtlamalar İstanbul'daki kadar yoğun uygulanmamıştır.[63]

Devletçiliğin en geniş uygulama alanı; dış ticaret ve kambiyo işlemlerinde olmuştur. Zira ekonomik yapı dış ticaret için ihtiyaç duyulan dövizi üretemiyordu. Bu durumda, ihtiyaç duyulan dövizi üretebilecek faaliyetlerin yapıldığı yer olarak İstanbul'daki işletmeleri güçlendirmek gerekirken, 1980'e kadar kambiyo kısıtlamaları tercih edilmiştir.

Konjonktür 1930'larda liberal politikalara uygun değildir. Lozan gereği 1929'a kadar gümrük vergileri artırılamamıştır. 1929 sonrasında ise büyük buhranın baskısı nedeniyle dış ticarette kambiyo kontrolleri önem kazanmıştır. Bu dönemde dünyanın gidişatı da aynı yöndedir. Dolayısıyla, Ankara'nın negatif bakışı olmasa dahi uluslararası konjonktür nedeniyle 1930'ların İstanbul için sıkıntılı ve nispi güç kaybı yaşanan bir dönem olması kaçınılmazdı. İstanbul'a yaklaşım tarzı bu sıkıntıların şiddetini artırmıştır. II. Dünya Savaşı sırasında Varlık Vergisi gibi uygulamalar da İstanbul'un ticaret kapasitesine hasar vermiştir. O dönemde yaşanan süreç, İstanbul açısından basit bir mülkiyet değişikliği değil, tecrübe ve itibar kaybı anlamına da gelmektedir. İzleyen yıllarda tarihe "6-7 Eylül Olayları" şeklinde geçen siyasi tepkilerin İstanbul ekonomisi için sonuçları da benzerdir.

İktisadi devletçilik politikalarının buna uygun özel amaçlı kamu bankalarının kurulmasını gerektirmiştir. Bu dönemde kurulan Sümerbank (1933), Belediyeler Bankası (1933), Etibank (1935), Denizbank (1937), Halk Bankası ve Halk Sandıklarının (1938) ortak özelliği, idari merkezlerinin Ankara'da olmasıdır.

İKİNCİ DÜNYA SAVAŞI SONRASI İSTANBUL İKTİSADİYATI (1946-1980)

II. Dünya Savaşı koşulları, Cumhuriyet hükûmetlerinin 1920'lerin sonlarından itibaren fiilen uygulamaya başladığı iktisadi devletçilik politikalarının değiştirilmesine fırsat vermeyen bir ortam olması nedeniyle, dönemsel süreklilik içinde değerlendirilebilir. Ancak savaşın ardından, yeni dönemde yeni iktisat politikalarının gündeme getirilmesi imkânı ortaya çıkmıştır. Önceki dönemin iktisadi devletçiliğinin yerini, karma ekonomi doktrini olarak adlandırılan yeni bir yapı almıştır. İktisadi devletçiliğin yumuşatılması olarak da tanımlanabilecek olan karma ekonomi; dış ticarette merkantilizm, sanayide devletçilik, piyasalarda merkezî denetimin hâkim olduğu bir yapıda devam etmiştir. II. Dünya Savaşı sonrası için Devlet Planlama Teşkilatı'nın (DPT) etkisine bağlı, ara dönemlendirmeler yapılabilse de, 1980'lere kadar uzatılabilen bu dönem, iktisadi açıdan ithal ikameci sanayileşme politikaları ile özdeşleşmiştir. Savaş veya ekonomik kriz gibi günü kurtarma önceliklerinin gündemden düşmesiyle, planlı sanayileşme teşebbüsleri önem kazanmıştır. Ancak bu sanayileşmenin

63 Savaş dışında da ekonomik sıkıntılar İstanbul'da daha derin hissedilmiştir. 1970'lerde çok sayıda örnek vardır. Örneğin, 19 Haziran 1979'da benzin, İstanbul'da karneyle dağıtılmaya başlanmıştır.

finansmanı olarak seçilen yöntem sermaye piyasası değil, yatırım ve kalkınma bankaları eliyle dolaylı finansmandır. Bu gelişmeler, İstanbul'un ticari potansiyelini ortaya koymaya başladığı bir dönemin habercisidir.

İstanbul Tüccar Derneği

II. Dünya Savaşı sonrası, 1947 yılında kurulan İstanbul Tüccar Derneği (İTD), Demokrat Parti (DP) iktidarının ilk yıllarında İstanbul tüccarının sesini duyurmaya çalıştığı bir zemin olur. Bu boyutu ile İTD, 1922'de yine İstanbul tüccarından bir grubun kurduğu Millî Türk Ticaret Birliği'ne (MTTB) benzer. Her iki birliğin kuruluş tarihleri arasında çeyrek asırlık bir süre bulunmakla birlikte, kurucuları ve üyelerinin bir kısmı isim olarak aynı, üye profili olarak da benzerdir. Her ikisini de "İstanbullu millî tüccar" kumuştur. Bu iki oluşumu birbirinden ayıran temel nokta ise, mücadele ettikleri kesimlerin farklı olmasıdır. MTTB; Millî Mücadele sonrası İstanbul piyasasının Türkleştirilmesini isteyen, konjonktür itibarıyla gayrimillî sayılan unsurların ekonomik hâkimiyetinden rahatsız olan Müslüman-Türk ticaret kesiminin teşebbüsüdür. İTD ise; artık Türkleşmiş bir piyasada faaliyet gösteren, ancak İstanbul'u dışlayan ve özellikle II. Dünya Savaşı sırasında artan iktisadi devletçilik politikalarından hoşnut olmayan, İstanbul ticaret kesiminin haklarını savunmak için kurulur. Memnun olunmayan iktisadi politikalara karşı harekete girişmelerinde cesaret veren unsur, değişen konjonktürdür.

Her iki oluşumun öncüleri aynı olduğu gibi, her ikisinin yayın organı da aynı adı taşır. Hem MTTB, hem de İTD, *Türkiye İktisat Mecmuası* adını taşıyan birer süreli yayın çıkarmıştır.[64] İTD, bazı çevrelerce İTSO'ya rakip olarak kurulmakla eleştirilir. Bu eleştiriye *Türkiye İktisat Mecmuası*'nda verilen cevaplarda; İTD'nin hür ve serbest bir tüccar teşekkülü, İTSO'nun ise resmî bir kuruluş olduğu vurgulanır. Her ikisinin dayanışma içinde çalıştığı belirtilmesine rağmen, İTSO'nun "hükûmet emrinde olması" eleştirilir.[65] İma edilen husus, İTSO'nun Ankara'nın kontrolünde resmî bir kuruluş olarak, İstanbul tüccarının haklarını savunmakta yetersiz kaldığıdır.

1948 Türkiye İktisat Kongresi ve İstanbul

Çoğunluğunu tüccarların oluşturduğu İstanbul'daki iş çevrelerinin teşebbüsüyle 1948'de İstanbul'da Türkiye İktisat Kongresi toplanır. Kongrenin düzenlenmesinde İTD öncü olur. İTD yönetim kurulunun 29 Haziran 1948'de yaptığı toplantıda, ekonomik sorunların ele alınacağı, önerilerin üretileceği bir kongrenin düzenlenmesi için İTSO, Bölge Sanayi Birliği, Türkiye İktisatçılar Derneği ve İTD temsilcilerinden oluşan bir düzenleme komitesinin kurulması kararlaştırılır. Düzenleme komitesi 3 Ağustos 1948'de yaptığı toplantıda kongre yönetmeliğini onaylar.

Taksim Belediye Gazinosu'nda 22 Kasım 1948 tarihinde açılan ve altı gün süren kongreye çeşitli oda, birlik, borsa, dernek, kooperatif, banka, sigorta şirketi, üniversite ve gazete temsilcilerinden oluşan 1.300 kişi davet edilir. Filen 1.100 kişinin katıldığı kongrede; sabahları genel kurul, öğleden sonra komisyon toplantıları yapılır. Kongre sonunda komisyonların hazırladıkları raporlar oylanır. Bazı raporlar oybirliğine yakın bir çoğunlukla kabul edilirken, bazı komisyonların raporları sert tartışmalara sahne olur. Gelecek kongrenin 1950 yılında İzmir'de toplanmasına karar verilir.

1948 Türkiye İktisat Kongresi'ni Türkiye'nin yakın tarihinde önemli bir olay kılan, bu kongrede devletçilik üzerine ileri sürülen görüşlerdir. II. Dünya Savaşı sonrasının değişen konjonktüründe devletçiliğin tanımı ve niteliği yeni biçimler alır. Kongrede; devletin, bireyin iktisadi özgürlüklerini koruması gerektiği ifade edilir. Özel girişimin temel alınması, devletin ekonomide rehber rolü oynaması ve sosyal adaleti sağlaması görevine vurgu yapılır.

Devlet sadece temel kamu hizmetlerini yerine getirmek dışında, ekonomide işletmeci olarak bir rol üstlenmemelidir. İktisat politikalarının oluşumunda araştırma, düzenleme ve denetleme yoluyla varlığını göstermelidir. Zirai ve sınai üretim işlerinden devletin elini çekmesi gerektiği savunulur. Devlet, serbest piyasa ortamında hem rakip hem de denetleyici-düzenleyici konumda olmamalıdır. Ancak tekel niteliğine sahip veya özel girişimin gücünü aşan demiryolları, limanlar, radyo ve enerji hizmetleri gibi alanlarda devlet faaliyet gösterebilir. Devletin teşvik, denetleme ve düzenleme ile ilgili mevzuatının özel kesime güven teşkil edecek bir biçimde olması ve serbest girişime fırsat tanıyacak bir nitelik kazanması görüşü savunulur.

İstanbul'da düzenlenen 1948 Türkiye İktisat Kongresi, Türkiye'de 1930'larda egemen olan iktisadi devletçiliğin II. Dünya Savaşı da bittikten sonra, artık eski biçimiyle varlığını sürdüremeyeceğini göstermesi açısından önemlidir. İstanbul merkezli kuruluşlar tarafından organize edilen bu kongre, bir anlamda Ankara'nın yaklaşık çeyrek asırlık iktisat politikalarına karşı İstanbul'un eleştirileri ya da yeni dönemden talepleri olarak nitelendirilebilir.

64 *Türkiye İktisat Mecmuası*'nın ilki MTTB tarafından 1921-1926 yılları arasında, ikincisi İTD tarafından 1948-1956 yılları arasında yayınlanmıştır.

65 Koraltürk, *Ahmet Hamdi Başar'ın Hatıraları*, c. 1, s. 44.

Zira İstanbul ekonomisinin Osmanlı'nın son yıllarındaki savaşlar sırasında başlayan kan kaybı Cumhuriyet'in ilk dönemlerinde telafi edilememiştir. İstanbul, Cumhuriyet'in ilk yıllarında nüfus ve ekonomik olarak anlamlı bir büyüme oranına sahip değildir. Bu yıllarda büyüme net bir şekilde Ankara'dadır. Cumhuriyet'in ilk yılları İstanbul'da nüfus azalışının devam ettiği yıllardır. Ekonomik canlılıkta bir gösterge de vergi ödemeleri ise, o yıllarda İstanbul vergi bakımından ülkenin en canlı vilayeti değildir. Vergilendirme konusunda 1958'de Türkiye rekoru Bursa'ya aittir.

İthal İkameci Sanayileşme ve İstanbul (1950-1980)

II. Dünya Savaşı sonrasında iktisadi devletçilik politikalarının verimlilik kaybı maliyetlerinin yüksekliği dikkat çekmeye başlamıştır. Siyasi olarak Amerika Birleşik Devletleri ile yakınlaşma da iktisat politikalarında istikamet değişikliğine yol açmıştır. Planlı dönemde özel teşebbüs gücüne ve sanayileşmeye vurgu artmıştır. Ancak bu dönemde başvurulan sanayileşme, iç piyasaya yönelik üretimin özel kesim eliyle yapılmasından ibarettir. Maksat ithalata bağımlılığı azaltmaktır. 1950'lere kadar ithal edilen ürünler, 1960 ve 1970'lerde yurt içinde üretilmeye başlanmıştır. Bu şekilde, aşırı ithalattan kaynaklanan döviz darboğazlarının aşılması hedeflenmiştir. Ancak üretimin montaj sanayisi şeklinde gelişmesi, nihai ürün, ülke içinde meydana çıksa da, ham madde ya da yarı mamul madde bakımından ithalat ihtiyacını devam ettirmiştir.

1950'lerden sonra İstanbul'un hızla büyümesini sağlayan birkaç olay sayılabilir. Bunlardan ilki, ithal ikameci sanayileşme politikası gereği desteklenen montaj sanayisinin üretim faktörlerinin, temininde mukayeseli üstünlüğü bulunan İstanbul'da yoğunlaşmasıdır. Bu dönemde İstanbul'un çeperinde yoğunlaşan fabrikalar, istihdam imkânlarının artmasına paralel olarak, şehre göçü ve hemen yanlarında gecekondu mahallelerinin mantar gibi çoğalmasını sağlamıştır. Aynı dönemde tarımda makineleşmenin artmasıyla kırsal kesimde atıl kalan iş gücünün şehirlere yönelmesi bu süreci desteklemiştir. Kentsel nüfus artışı 1940-1950 arası %20,1 iken, 1950-1960 döneminde %80,2'ye fırlamıştır.[66] Büyük şehirlere göç, 1950'lerde gecekondu kavramını ve inşaat patlamasını da getirmiştir. 1951-1953 yılları arasında inşaat sektörü yıllık %23 oranında büyümüştür. 1950'lerin ilk yarısı Türkiye için bolluk yıllarıdır. Ankara'da 1920'lerden itibaren hızla büyüyen gayrimenkul rantı, 1950'lerden itibaren İstanbul ve İzmir gibi şehirlere de yayılmıştır. Diğer bir faktör 1973 yılında Boğaziçi Köprüsü'nün açılmasıdır. İstanbul'un iki yakası arasındaki ulaşımın kolaylaşmasıyla Anadolu yakası, özellikle konut merkezi olarak gelişmiştir. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün 1988'de faaliyete geçmesi, bu süreci daha da hızlandırmıştır. 1950'de toplam nüfusun sadece %18'i şehirlerde yaşarken, 1980'de bu oran %44'e çıkmıştır.

Nüfusun ve ekonomik canlılığın sınırlı kaldığı önceki yıllarda gayrimenkul piyasası da bundan olumsuz etkilenmiştir.[67] Ankara, 1930'larda ülkenin büyüyen tek şehridir.[68] İstanbul 1945, özellikle de 1950'lerden sonra hızla iç göç almaya başlamıştır. "Öteki" statüsündeki gerilemeye paralel ekonomik gelişme, "gecekondu" kavramıyla birlikte artan konut üretimini getirmiştir. İstanbul'da ilk gecekondular, sanayi alanlarının ilan edilmesinin ardından Zeytinburnu bölgesinde başlamıştır. İkinci büyük gecekondu alanı Rami, Topçular ekseni olmuştur.[69] Dönemin İmar ve İskân bakanı tarafından 26 Ocak 1975 tarihinde verilen bir beyanatta, "Büyük şehirlerdeki gecekondu sayısının 700.000'den fazla olduğu" açıklanmıştır. İstanbul Mimarlar Odası başkanının 15 Şubat 1962 tarihli beyanatında; "1980'de İstanbul'da gecekondu sayısı 400.000'e çıkacak" tahmini kısa sürede yetersiz kalmıştır. İmar ve İskân bakanının 5 Mayıs 1965 tarihli açıklamasına göre, "27 gecekondusu olan" bile vardır.[70]

Sanayi işletmelerinde çalışmak üzere taşradan gelen işçilerin yaygınlaştırdığı gecekondulaşma dışında, apartmanlaşma da bu dönemde artmıştır. Ancak hukuk sisteminin kat mülkiyetine izin vermemesi, ilk yıllarda apartmanların yaygınlaşmasını sınırlamıştır. 23 Haziran 1965'te kabul edilen 634 sayılı *Kat Mülkiyeti Kanunu*'nun 1966 yılı başından itibaren yürürlüğe girmesi, İstanbul'un kentsel çehresini değiştirmiştir. Mülkiyet problemlerinin çözülmesiyle, apartmanlarda daire sahibi olmanın cazibesi artmıştır. Talebe paralel şekilde sayıları hızla artan apartmanlar, kentin büyümesinde önemli bir rol oynamıştır. 1970'ler aynı zamanda günümüzdeki alışveriş merkezi

66 Ümit Özcan, *İmar Mevzuatının ve Kentsel Toprak Mülkiyetinin İrdelenmesi*, Ankara 2000, s. 45-46.

67 Örneğin, bugün Yeşilköy Atatürk Havalimanı'nın bulunduğu arazi, Nuri Demirağ'ın uçuş okulu arazisi olarak kullanılırken metrekaresi "Bir buçuk" kuruştan (dönümü on beş TL) 1944 yılında kamulaştırılmıştır.

68 Özcan, *İmar Mevzuatının ve Kentsel Toprak Mülkiyetinin İrdelenmesi*, s. 33.

69 Gecekondulaşma trendinin İstanbul'da hızlandığı 1950'lerde Ankara'daki gecekondu sayısı İstanbul'dan fazladır. Dönemin İçişleri bakanı 15 Ocak 1958'de yaptığı bir konuşmada, "İstanbul'da 40.000, Ankara'da 45.000, İzmir'de 4.500 gecekondu" olduğunu açıklamıştır.

70 Tüm açıklama ve rakamlar için bkz. *Cumhuriyet Ansiklopedisi*.



23- İstanbul Limanı'nda yük nakliyesi (İBB, Kültür A.Ş.)

(AVM) modelinin öncülü sayılabilecek ticari yapıların ve pasajların inşa edilmeye başlandığı dönem olmuştur.

1926'da İttihatçıların tasfiyesi, 1942'de Varlık Vergisi, 1955'te 6-7 Eylül ve 1964'te Kıbrıs olayları ardından, İstanbul'daki azınlıkların göçü gibi siyasi olayların şehrin iktisadi yapısında neden olduğu travma etkisinin telafisi uzun zaman almıştır. Ancak sonraki yıllarda oluşan homojen yapı daha hızlı toparlanmaya yardımcı olmuştur.

Kurulan Bankalar (1944-1960)

Gayrimenkul inşaatları ve banka kuruluşları zaman içinde homojen dağılım göstermez. II. Dünya Savaşı'nı izleyen 15 yıl, Türkiye'de sayı olarak en çok bankanın kurulduğu dönemdir.[71] Dış kredi ve ihracat imkânlarının artması, hem özel hem de kamu sermayeli çok sayıda banka kurulmasını mümkün kılmıştır. Bu yıllarda kurulan bankaları, mülkiyet yapısı ve kuruluş yerlerine göre gruplandırmak gerekirse, mahallî bankalar hariç, özel sermayeli olanların genelde İstanbul'da kurulduğu görülmektedir. Bu dönemde tamamen özel sermayeyle kurulan ilk banka Yapı ve Kredi Bankası'dır (1944). Onu Garanti (1946), Akbank (1948), İstanbul Bankası (1953), Demirbank (1953), Pamukbank (1955), ŞEKERBANK (1956) ve TÖBANK (1958) izlemiştir. Bu dönemde kurulanlar arasında, Türkiye Kredi Bankası (1948), TUTUMBANK (1948), MUHABANK (1949), DOĞUBANK (1952), RAYBANK (1956), Esnaf Kredi Bankası (1957), TÜMSUBANK (1957)[72] gibi kısa ömürlü bankalar ve Niğde Bankası (1948), İşçi Kredi Bankası (1954), Maden Kredi Bankası (1957) gibi mahallî bankalar da vardır.

Türkiye Sınai Kalkınma Bankası (1950), bu dönemde kurulan ilk kalkınma bankasıdır ve tercih edilen kalkınma modelini temsil etmektedir.[73] Aynı dönemde kamu ve yarı kamu niteliğinde Denizcilik Bankası (1952), ŞEKERBANK (1953), Türkiye Vakıflar Bankası (1954) ve Türkiye Öğretmenler Bankası (1958) kurulmuştur. Ayrıca Halk Bankası tarafından İzmir'de Halk Sandığı kurulmuştur (1957). Türkiye Bankalar Birliği de bu dönemde kurulmuştur (1958). Ancak 1958 devalüasyonu,[74] ekonomide, özellikle bankacılık kesiminde önemli tahribata neden olmuştur. Yeni kurulan bazı bankalar, büyüyemeden tasfiye olmuştur.

Bankacılık kesiminde 1950'lerdeki yaşanan genişleme ve sayı artışının ardından; 1960'lar bazı küçük bankaların birleştiği veya tasfiyeye uğradığı, 1970'ler ise holding bankacılığının geliştiği dönemdir. Keza, 1960'larda Türkiye'de sermaye piyasasının kurulmasına ilişkin çalışmalar yapılmasına rağmen, *Sermaye Piyasası Kanunu*'nun çıkarılması 1981 yılına kadar mümkün olmamıştır. Bu dönemde sermaye piyasası yerine, yatırım bankacılığı vasıtasıyla finansman modeli tercih edilmiştir.

İKTİSAT POLİTİKALARINDA LİBERAL DÖNÜŞÜM VE İSTANBUL

24 Ocak 1980 Kararları ve İstanbul

İthal ikameci sanayileşme döneminde bir dış ticaret ve üretim merkezi olarak İstanbul'a kısmen iade-i itibar edilse de, iktisadi açıdan İstanbul'un tartışmasız

71 Banka kuruluşlarının yoğunlaştığı diğer dönemler olarak, 24 Ocak Kararları sonrası yabancı banka girişlerinin arttığı 1980'ler ve özel banka lisanslarının bol dağıtıldığı 1990'lar sayılabilir. Ancak her iki on yıllık dönemde kurulan banka sayısı, bahsedilen dönemden azdır.

72 TÜMSUBANK (Türkiye Muallimler, Memurlar ve Subaylar Bankası) 1959'da MUHABANK (Türkiye Eski Muharipler Bankası) ile birleşerek, Türkiye Birleşik Tasarruf ve Kredi Bankası AŞ unvanını almış, 1961'de T. Emlak Kredi Bankası nezaretinde tasfiye olmuştur.

73 İlk kalkınma bankası teşebbüsü 1925'te kurulan Türkiye Sınai ve Maadin Bankası'dır. Hükûmet, elindeki tesislerin yönetimini bu bankaya bırakmıştır. 1928'de bankanın kontrolünde 13 sanayi işletmesi bulunmaktadır. Ancak yeterli sermaye desteği verilmeyen banka, uzun ömürlü olamamış, 1932 yılında Sanayi Kredi Bankası unvanını almış, 1933 yılında Sümerbank kurulunca bankanın varlığı Sümerbank'a devredilmiştir (Bkz. A. Gündüz Ökçün, "1909-1930 Arasında Anonim Şirket Olarak Kurulan Bankalar", *Türkiye İktisat Tarihi Semineri: Metinler/Tartışmalar, 8-10 Haziran 1973*, ed. Osman Okyar, Ankara 1975, s. 409-475).

74 4 Ağustos 1958 günü yapılan Cumhuriyet tarihinin en büyük devalüasyonu ile ABD doları kuru bir anda %221 oranında artırılarak 2.8 TL'den 9 TL'ye yükseltilmiştir. O dönemde 1956-1957 model Amerikan otomobilleri ile simgeleşen bol ve ucuz ithalat dönemini bitiren bu kur ayarlaması, izleyen yıllarda başlatılan planlı kalkınma ve ithal ikameci politikaların tercih edilmesine ortam hazırlamıştır.

yükselişinin 1980 sonrası gerçekleştiğini söylemek isabetsiz olmaz. Ekonomik sistem tercihi konusunda radikal bir istikamet değişikliğini işaret eden 24 Ocak 1980 Kararları, ekonomide İstanbul'un ağırlığını artırıcı gelişmeleri beraberinde getirmiştir. 1950-1980 arasında izlenen ithal ikameci sanayileşme politikası, montaj sanayinin yoğunlaştığı İstanbul'un üretim kapasitesini artırmıştır. Ancak 24 Ocak 1980 Kararları ile bu sanayinin rekabetçi yapıya kavuşması ihtiyacı nedeniyle, eksik kalan finans bacağının geliştiği yer de İstanbul olmuştur. Ekonomide dışa açıklığın 1980 sonrasında hızla artması, İstanbul ekonomisini aynı hızla büyütmüştür. İstanbul'un ekonomik ve finansal merkez olma unvanı bu dönemde pekişmiştir. Zira ülkenin dış ticaretinin en büyük kısmı İstanbul'dan yapılmaktadır. Yeni binyılın hemen başında yaşanan ekonomik krizin ardından, toparlanma sürecinde İstanbul'un ekonomik olarak ulaştığı konum ise, imparatorluk başkenti dönemini hatırlatır seviyededir.

Bu dönemde finans sektörü İstanbul'da temerküz etmiştir. *Sermaye Piyasası Kanunu*'nun 1981'de çıkarılmasının ardından, İstanbul Menkul Kıymetler Borsası (İMKB) 1986'da yeniden faaliyete geçmiş; yeni banka, aracı kurum ve diğer finansal kuruluşlar İstanbul'da kurulmuş, merkezi Ankara'da olan bazı bankalar da İstanbul'a taşınmayı gündemlerine almıştır. Hatta 2000'li yıllarda ekonomiyle alakalı TCMB, SPK, BDDK gibi kamu kuruluşlarının merkezlerinin de İstanbul'a taşınması gündeme gelmiştir. Nihayet 2009'dan itibaren yürürlüğe giren İstanbul Uluslararası Finans Merkezi (İFM) vizyonu, 24 Ocak 1980 Kararları ile yapılan ekonomik sistem tercihinin zirvesi olarak nitelendirilebilir.

24 Ocak 1980 Kararlarının özü olan "dışa açık bir piyasa ekonomisi" hedefi, İstanbul'un ekonomik öneminin artırılması anlamına geliyordu. Türkiye'de dış ticaretin GSMH'ye oranı 1980'de %15 civarında iken, 1997'de bu oran yaklaşık ikiye katlanarak %37'ye ulaşmıştır. Bu dönemde ihracatın niteliği de değişmiştir. Sanayi mallarının ihracat içindeki payı 1980 öncesinde %30'dan az iken, 1990'ların ortalarında %80'e yaklaşmıştır. Türkiye'de kurulan yabancı sermayeli firmaların sayısı bu dönemde artarken, İstanbul'un payı hiçbir zaman %50'nin altına düşmemiştir. Hâlen yabancı sermayeli şirketlerin yaklaşık %60'ı İstanbul'da bulunmaktadır.[75]

Ekonomide devletçilik politikaları terk edilmiş olsa da büyük sanayi işletmelerinde kamu hâkimiyeti, özelleştirmelerin sonuçlarının alındığı 1990'lara kadar devam etmiştir. Zira 1970'lere kadar kamu şirketlerinin sanayi üretimi, özellikle ham madde temininde payı %40'lar civarındadır. İstanbul Sanayi Odası (İSO) tarafından hazırlanan "Türkiye'nin 500 Büyük Sanayi Kuruluşu" sıralamasında, 1980'lere kadar kamu kuruluşları zirveyi işgal ederken, ilk kez bir özel kesim şirketi olarak Arçelik, 1987 yılında "en büyük 10 şirket" arasına girmiştir. Söz konusu yıla kadar ülkenin en büyük on firmasının tamamı kamu şirketidir. Aynı sıralamanın en son açıklanan 2013 yılı verilerine göre, ilk on sanayi kuruluşu arasında



24- Karaköy Bankalar Caddesi (İBB, Kültür A.Ş.)

75 Bkz. İstanbul Kalkınma Ajansı, *İstanbul Bölgesi'nde Yatırım ve Yatırımın Önündeki Engeller, Rapor,* Temmuz 2012; İstanbul Ticaret Odası, *İstanbul'da Yabancı Sermaye Göstergeleri 2012 Yıllık*, İstatistik Şubesi, 2013.



tek kamu kuruluşu Elektrik Üretim Anonim Şirketi'dir (EÜAŞ). En büyük on sanayi kuruşunun altısı, en büyük 50 sanayi kuruluşunun ise yarısı İstanbul'da yerleşiktir. Türkiye'nin en büyük 500 sanayi kuruluşunun 198'i İSO üyesidir. Diğer bir ifadeyle İstanbul, ülke sanayisinin şirket sayısı olarak yaklaşık %40'ını temsil etmektedir. Bilanço büyüklükleri ve ihracat kapasiteleri karşılaştırıldığında bu oranlar daha da yüksektir.

Gayrimenkul Rantı ve İstanbul

Türkiye'de gecekondu ve imar affı kavramları 1940'ların sonlarından itibaren ortaya çıkmış olsa da, yeni bir trend olarak 1980'lerden sonra kabul edilen imar aflarıyla kaçak, hatta hukuken malik olunmayan gecekonduların da apartmana dönüştürülmesinin yolları açılmıştır. Bu dönemde belediyelerin yüksek emsal verme konusundaki cömertliği de trendi desteklemiştir. İlave olarak, yapılaşmanın imar düzenlemelerine uygunluğunun denetimiyle görevli otoritelerin liberal yaklaşımları, şehir merkezinin bugünkü görüntüsünün yaratılmasında tamamlayıcı unsur olmuştur.

Gayrimenkul piyasasındaki bu hızlı büyüme, 1990'lardan itibaren yeni bir çehreye bürünmüştür. Şehir merkezinde uygun konut mekânlarının tükenmesi, önce daha büyük konut sitelerinin, daha sonra da "uydu kent" kavramının gündeme gelmesine neden olmuştur. İstanbul'da 1990'larda inşa edilen Göztepe Soyak Sitesi ve Ataköy, ilk toplu konut sitesi örneklerinden olmuştur. Toplu Konut ve Kamu Ortaklığı İdaresi Başkanlığı ve Emlak Bankası'nın önderliğinde başlatılan Bahçeşehir ve Ataşehir projeleri de bu modelin İstanbul'daki iki başarılı örneğidir. Zamanla uydu kentlerin de şehir içinde kalması ve gayrimenkul finansman imkânlarının artmasıyla, 2000'li yıllarda bu süreç şehrin imar sınırlarını komşu vilayetlerin coğrafi sınırlarına kadar zorlayacak seviyeye ulaşmıştır. Değişik ölçekte ve sosyal imkânlara sahip konut siteleri, şehrin çeperini doldurmaya başlamıştır.

Özetle, ithal ikameci sanayileşme stratejisi 1950'lerden sonra İstanbul'da iş alanları yaratmaya başlamıştır. Nüfusu artmaya başlayan şehre taşradan gelen işçiler, gecekondulaşmayı artırmıştır. İmar düzenlemeleri ve *Kat Mülkiyeti Kanunu* da 1960'lardan sonra apartmanlaşmayı kolaylaştırmıştır. İmar afları 1980'lerde gecekonduların apartmanlara dönüşümünü sağlamıştır. Şehir merkezinde kaliteli konut sıkıntısı 1990'larda uydu kent kavramını yaratmış, artan talep ve finansman kolaylıkları 2000'lerde gayrimenkul sektöründe "ikinci lale devri"ni yaşatmıştır. Bu dönemde değişmeyen tek şey, Cumhuriyet'in ilk yıllarında Ankara'da başlayan gayrimenkul rantının İstanbul'da giderek daha önemli hâle gelmesi ve "İstanbul'un taşının toprağının altın" olmasıdır.

SERMAYE PİYASALARI VE İSTANBUL (1923-1985)

I. Dünya Savaşı yıllarında kapalı kalan Esham ve Tahvilat Borsası, 1922 yılında yapılan bir nizamname değişikliği ile mevcut yapısıyla Cumhuriyet yönetimine devrolmuştur. Ancak gerek tedavül eden araçlarının sınırlılığı ve gerekse geçiş döneminde yatırımcı kesimin mali gücünün büyük ölçüde zayıflamış olması nedeniyle, Cumhuriyet'in ilk yıllarında ortaklık ve alacaklılık ifade

eden senetlerin aktif şekilde tedavül ettiği bir menkul kıymetler borsasından bahsetmek mümkün değildir. İşlemler daha çok dış ticaret kaynaklı döviz işlemleriyle sınırlı kalmıştır. Ekonominin millîleştirilmesi çabalarının bir unsuru olarak, Borsa binası Galata'dan 1 Nisan 1926'da Eminönü Dördüncü Vakıf Han'a taşınmıştır. Zira Galata azınlık ve yabancıların kümelendiği bir bölge iken, Eminönü, Müslüman tacirlerin mekânıdır.

1929 yılında çıkarılan 1447 sayılı kanunla borsanın unvanı; İstanbul Menkul Kıymetler, Kambiyo ve Nukud Borsası olarak değiştirilmiştir. Ancak patlayan 1929 iktisadi buhranı, yeni borsaya ilk yıllarında gelişme imkânı vermemiştir.

Borsa, 1938 yılından itibaren Kambiyo, Esham ve Tahvilat Borsası unvanıyla üç yıllığına Ankara'ya taşınmış, 1941 yılında tekrar İstanbul'a dönmüştür.

Hisse senedi ve tahvil yanında, döviz işlemlerinin de yapılabildiği borsanın kambiyo işlem yetkisi 1959'dan itibaren kaldırılmıştır.

Hükûmetlerin 1960'larda "tasarruf bonosu" ihraçları, 1970'lerden itibaren de Avrupa'da çalışan Türk işçilerin çabalarıyla kurulan çok ortaklı "işçi şirketi" teşebbüsleri ve bazı anonim şirketlerin hisse senetlerini halka satmaları veya tahvil ihraçları, sermaye piyasasında kısmi bir hareketlilik yaratmıştır. Ancak gerekli mevzuat düzenlemelerinin bir türlü yapılamaması nedeniyle, 1980'lere kadar kalıcı ve etkili bir gelişme sağlanamamıştır. Bu dönemde borsa işlemlerinin mekânı Eminönü 4. Vakıf Han civarı olmuştur.

Türkiye'de finansal piyasaların gelişim sürecinde anlayış değişikliği olarak 24 Ocak 1980 Kararlarının milat kabul edilmesi mümkündür. Bu kararlar, Cumhuriyet'in erken dönemlerinden itibaren uygulanan iktisat politikaları nedeniyle erozyona uğrayan iktisadi liderliğin İstanbul'a iadesinin teyidi olarak da değerlendirilebilir. Bu serbestleşmenin hemen ardından gelen banker krizi, tasarrufları tahrip ederken, geçiş dönemi sancısı olarak ekonomik tecrübeler arşivine eklenmiştir.

1964 ve 1970 yıllarında hazırlanan *Sermaye Piyasası Kanunu* tasarıları, iki kez TBMM'de kadük olmuştur. Nihayet 1981 yılında 2499 sayılı *Sermaye Piyasası Kanunu* çıkarılmıştır. Bu kanun, izleyen 30 yılda Türk sermaye piyasalarının temel çerçevesini çizen metin olmuştur. *Sermaye Piyasası Kanunu*'nda köklü değişiklik, 2012 yılı sonunda 6362 sayılı kanunla yapılmıştır.

Tablo 2- Yabancı sermayeli şirketlerin illere göre dağılımı (Ağustos 2013)

Şehir	Şirket Sayısı
İSTANBUL	21.014
ANTALYA	3.944
ANKARA	2.223
İZMİR	1.897
MUĞLA	1.475
MERSİN	610
BURSA	600
AYDIN	538
KOCAELİ	400
HATAY	269
DİĞER İLLER	2.564
TOPLAM	**35.534**

Kaynak: TC Ekonomi Bakanlığı, *Uluslararası Doğrudan Yatırımlar Bülteni*, Ekim 2013.

İMKB'nin resmî açılışı 26.12.1985 tarihinde yapılmış, 03.01.1996 tarihinde işlemler başlamıştır. Cağaloğlu'nda başlayan, Karaköy durağından sonra 1995'ten itibaren İstinye'de devam eden İMKB dönemi, 4 Nisan 2013 tarihine kadar sürmüştür.

İstanbul'un küresel bir finans merkezi yapılması vizyonu doğrultusunda değiştirilen *Sermaye Piyasası Kanunu* ile İMKB'nin kurumsal dönüşümünün yasal altyapısı hazırlanmıştır. İMKB'nin unvanı; İstanbul Altın Borsası ve İzmir'de faaliyet gösteren Vadeli İşlem ve Opsiyon Borsası'nın da katılımıyla 5 Nisan 2013 tarihi itibarıyla Borsa İstanbul AŞ olarak değiştirilmiştir.

"İstanbul Uluslararası Finans Merkezi Stratejisi ve Eylem Planı" kararı, 2 Ekim 2009 tarihinde *Resmî Gazete*'de yayımlanarak, yürürlüğe girmiştir. Buna göre İstanbul'un Ataşehir bölgesindeki yaklaşık 2.700.000.000 m^2'lik alan, uluslararası bir finans merkezine dönüştürülecektir. Projenin hedefi, New York, Londra ve Dubai'de yer alan mevcut finans merkezlerinden daha büyük bir finans merkezi inşa etmek ve İstanbul'u dünya genelinde kabul gören bir finans merkezi hâline getirmektir.

Sonuç

Coğrafi konumu itibarıyla İstanbul, tarih boyunca önemli bir ticari ve siyasi merkez olmuştur. XX. yüzyılın ilk yarısında İstanbul, hem siyasi hem de iktisadi açıdan dönüşüm geçirmiştir. Payitaht unvanını kaybetmesi dışında, nüfusunun azalması ve homojenliğin artması İstanbul için iktisadi güç kaybı anlamına gelmiştir.

Tablo 3- Uluslararası doğrudan yatırımlarda İstanbul'un payı (1954-2013/Ağustos)

Sektörler	İstanbul	Antalya	Ankara	İzmir	Muğla
Tarım, Avcılık, Ormancılık ve Balıkçılık	171	94	26	66	22
Madencilik ve Taşocakçılığı	271	28	127	58	10
İmalat Sanayii	3.078	247	289	412	59
Gıda Ürünleri, İçecek ve Tütün İmalatı	264	35	25	59	6
Tekstil Ürünleri İmalatı	338	6	8	25	4
Kimyasal Madde ve Ürünlerin İmalatı	394	25	21	38	1
B.Y.S. Makine ve Teçhizat İmalatı	265	9	36	40	2
Motorlu Kara Taşıtı, Römork, Yarı-Römork im.	104	0	10	18	0
Diğer İmalat	1.713	172	189	232	46
Elektrik, Gaz ve Su	512	46	166	52	4
İnşaat	1.402	678	253	144	215
Toptan ve Perakende Ticaret	8.001	664	646	647	131
Oteller ve Lokantalar	698	598	77	80	281
Ulaştırma, Haberleşme ve Depolama Hizmetleri	2.065	457	118	129	208
Mali aracı Kuruluşların Faaliyetleri	315	10	11	9	7
Gayrimenkul Kiralama ve İş Faaliyetleri	3.302	922	362	221	495
Diğer Toplumsal, Sosyal ve Kişisel Hizmet Faaliyetleri	1.199	200	148	79	43
Toplam	21.014	3.944	2.223	1.897	1.475

Kaynak: TC Ekonomi Bakanlığı, *Uluslararası Doğrudan Yatırım Verileri Bülteni*, Ekim 2013.

Nasıl ki fethin ardından İstanbul'a yerleşenler (Örneğin, Aksaray'dan nakledilen nüfus, Van ve Bitlis'ten gelen bir grup Ermeni ile XV. yüzyılın sonunda İspanya ve Portekiz'den göç eden Yahudiler) şehrin canlılığını artırmışsa, XX. yüzyılın ilk yarısında bazı unsurların şehri terk etmesi de İstanbul'un ekonomik canlılığını yitirmesine neden olmuştur.

Cumhuriyet'in erken dönemlerinde İstanbul'un gayrimillî görüntüsü yanında, Ankara'ya muhalif olduğu algısı, iktisadi potansiyelinin yeterince değerlendirilmemesi sonucunu doğurmuştur. Bir neslin değişmesini gerektiren bocalama döneminin ardından İstanbul, iktisadi ağırlığını geri kazanmıştır. Günümüzde ülke ekonomisinin yaklaşık yarısını tek başına oluşturan İstanbul'un iktisadi önemi tartışmasızdır. XX. yüzyılın başlarında imparatorluk başkenti olan İstanbul, XXI. yüzyılda global ekonominin merkezlerinden biri olmaya adaydır. Yaklaşık 1.000.000 işletmenin kayıtlı olduğu İTO, günümüzde dünyanın en büyük ticaret odasıdır. Merkezîlikten kaynaklanan bu büyüklük, etkinlik artırıcı tedbirlerin gündeme alınmasını gerektirir seviyededir.

İstanbul'un 2000'li yıllarda ulaştığı ekonomik yapı, XX. yüzyılın ikinci çeyreğindeki iktisadi politikaların âdeta temyizi mahiyetindedir. İstanbul'da 1950'lerden ve özellikle 2000'lerden sonraki büyüme, âdeta, gerilen bir yayın boşalması gibidir. Ancak bu sefer İstanbul'daki yoğunlaşma, 1950'lerden itibaren kontrolsüz büyüyen nüfus ve altyapı üzerine binince, avantaj yanında, kaos korkularını da getirebilecek seviyeye ulaşmıştır.

Cumhuriyet'in kuruluş yıllarında ülkenin ciddi sıkıntılar, yoksunluklar çektiği tartışmasızdır. Aradan geçen zaman ve değişen nesillerden sonra soğukkanlı bir şekilde bakılabildiğinde, bu sıkıntıların bir kısmının, yetenekli fakat siyasi olarak rakip görülen bazı kesimlerin ve kategorik olarak İstanbul'un potansiyelinin layıkıyla değerlendirilmemesinden kaynaklandığını söylemek mümkündür. İmparatorlukların yıkıldığı, millî devletlerin yükseldiği bir konjonktürde İstanbul'un potansiyelinin göz ardı edilmiş olması şaşırtıcı değildir. İmparatorluklar başkentinin kozmopolit yapısı, millî devlet politikalarına uymamaktadır.

İttihat ve Terakki'nin millî iktisat politikası ile ekonomiyi Türkleştirme çabaları, Cumhuriyet'ten sonra bu millî iktisat politikası aktörlerinin de "gayrimillî" sayılması nedeniyle tekrar sıfırdan başlamıştır. Zira 1913 yılında çıkarılan *Teşvik-i Sanayi Kanunu* kapsamında İstanbul'da millî unsurlarca kurulan birçok şirket, Cumhuriyet'ten sonra tasfiyeye ya da mülkiyet transferine maruz kalmıştır. İttihat ve Terakki'nin millî iktisat

Tablo 3 - Türkiye'nin en büyük 50 sanayi kuruluşu (2011-2012 sıralaması)

	2011	Türkiye'nin En Büyük 50 Sanayi Kuruluşu	Bağlı Bulunduğu	Kamu sıra	Özel sıra
1	1	TÜPRAŞ- Türkiye Petrol Rafinerileri A.Ş.	Kocaeli	-	1
2	2	Ford Otomotiv Sanayi A.Ş.	İstanbul	-	2
3	3	Oyak-Renault Otomobil Fabrikaları A.Ş.	İstanbul	-	3
4	6	Arçelik A.Ş.	İstanbul	-	4
5	4	EÜAŞ Elektrik Üretim A.Ş. Genel Müdürlüğü	Kamu	1	-
6	5	TOFAŞ Türk Otomobil Fabrikaları A.Ş.	İstanbul	-	5
7	8	İskenderun Demir ve Çelik A.Ş.	İskenderun	-	6
8	7	Ereğli Demir ve Çelik Fabrikaları T.A.Ş.	Ereğli/Kdz	-	7
9	9	İÇDAŞ Çelik Enerji Tersane ve Ulaşım Sanayi A.Ş.	İstanbul	-	8
10	10	Aygaz A.Ş.	İstanbul	-	9
11	12	PETKİM Petrokimya Holding A.Ş.	Ege Bölgesi	-	10
12	14	Çolakoğlu Metalurji A.Ş.	İstanbul	-	11
13	11	Mercedes-Benz T.A.Ş.	İstanbul	-	12
14	13	Vestel Elektronik San. ve Tic. A.Ş.	İstanbul	-	13
15	16	Türkiye Kömür İşletmeleri Kurumu	Kamu	2	-
16	21	Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş.	Kamu	3	-
17	18	Unilever San. ve Tic. T.A.Ş.	İstanbul	-	14
18	17	BSH Ev Aletleri San. ve Tic. A.Ş.	İstanbul	-	15
19	-	Nadir Metal Rafineri San. ve Tic. A.Ş.	İstanbul	-	16
20	27	İpragaz A.Ş.	İstanbul	-	17
21	20	Milangaz LPG Dağıtım Tic. ve San. A.Ş.	İstanbul	-	18
22	25	Tosçelik Profil ve Sac Endüstrisi A.Ş.	İskenderun	-	19
23	22	Er-Bakır Elektrolitik Bakır Mamulleri A.Ş.	Denizli	-	20
24	19	Kroman Çelik Sanayii A.Ş.	Kocaeli	-	21
25	26	Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı	Kamu	4	-
26	24	Sarkuysan Elektrolitik Bakır Sanayi ve Tic. A.Ş.	Kocaeli	-	22
27	32	Diler Demir Çelik Endüstri ve Ticaret A.Ş.	İstanbul	-	23
28	23	Borçelik Çelik San. Tic. A.Ş.	İstanbul	-	24
29	15	Toyota Otomotiv Sanayi Türkiye A.Ş.	Sakarya	-	25
30	30	Vestel Beyaz Eşya Sanayi ve Ticaret A.Ş.	İstanbul	-	26
31	36	Philsa Philip Morris Sabancı Sigara ve Tütüncülük San. ve Tic. A.Ş.	İstanbul	-	27
32	35	Türk Traktör ve Zıraat Makineleri A.Ş.	Ankara	-	28
33	31	Coca-Cola İçecek A.Ş.	İstanbul	-	29
34	34	KARDEMİR Karabük Demir Çelik San. A.Ş.	Karabük	-	30
35	39	Yolbulan Baştuğ Metalurji Sanayi A.Ş.	Osmaniye	-	31
36	28	AKSA Akrilik Kimya Sanayii A.Ş.	İstanbul	-	32
37	29	Hyundai Assan Otomotiv San. ve Tic. A.Ş.	Kocaeli	-	33
38	41	İzmir Demir Çelik Sanayii A.Ş.	Ege Bölgesi	-	34
39	40	Bosch San. ve Tic. A.Ş.	Bursa	-	35
40	50	Eren Enerji Elektrik Üretimi A.Ş.	Zonguldak	-	36
41	38	Eti Maden İşletmeleri Genel Müdürlüğü	Kamu	5	-
42	52	Kastamonu Entegre Ağaç San. ve Tic. A.Ş.	İstanbul	-	37
43	60	Ak Gıda San. ve Tic. A.Ş.	İstanbul	-	38
44	49	Konya Şeker San. ve Tic. A.Ş.	Konya	-	39
45	45	Yıldız Entegre Ağaç San. ve Tic. A.Ş.	Kocaeli	-	40
46	42	Aselsan Elektronik San. ve Tic. A.Ş.	Ankara	-	41
47	78	MMK Metalurji San. Tic. ve Liman İşletmeciliği A.Ş.	Dörtyol	-	42
48	37	Kaptan Demir Çelik Endüstrisi ve Ticaret A.Ş.	İstanbul	-	43
49	44	Borusan Mannesmann Boru San. ve Tic. A.Ş.	İstanbul	-	44
50	46	BRISA Bridgestone Sabancı Lastik San. ve Tic. A.Ş.	İstanbul	-	45

Kaynak: İSO

politikasından destek görenler, izleyen dönemde bu destek nedeniyle sıkıntı yaşamış, daha önceki millî şirketlerin hiçbiri uzun ömürlü olamamıştır. Demokratik yapılardaki iktidar değişiklikleri dahi, bazı iş adamları için şans veya şanssızlık vesilesi olurken, rejim değişikliğinin iktisadi yapı üzerinde etkisinin olmaması düşünülemez. İstanbul iktisadiyatı, imparatorluktan millî devlete geçerken, kaybeden taraf olmuştur.

Osmanlı'nın geri kalma nedeni olarak asli unsurun ticaret yerine askerlik veya kamu hizmetini tercih etmesi gösterilir. Diğer bir ifadeyle, Batı'da ekonomik güç yoluyla siyasi güç kazanılırken, Osmanlı'da siyasi güç yoluyla ekonomik güç elde edilmesi eleştirilir. Bu anlayış, Cumhuriyet'ten sonra da değişmiş değildir. Yeni elitler, makbuller ortaya çıkmıştır. Bu süreçte İstanbul, yeni dönem makbullerinin bulunduğu şehir olmadığı gibi, eski dönemde ticaretin kendilerine bırakıldığı azınlık ve ecnebilerin de ayrılmasıyla güç kaybeden bir şehirdir.

Kuruluş yıllarında İstanbul, Ankara Hükûmeti nezdinde "öteki"dir. Bu bakış açısı izleyen yıllarda İstanbul'un ekonomik gücünü baskı altına almıştır. Ancak 1950'lerden itibaren azalan bu baskı, 1980'lerden itibaren gündeme gelen liberal iktisat politikalarıyla ilgiye dönmüştür. 2000'lerden sonra ise İstanbul, ekonomide aşırı denebilecek bir ağırlık kazanmıştır.

Erken Cumhuriyet döneminde İstanbul'un "öteki" konumunun bazı örnekleri olarak; bu dönemde kurulan tüm kamu banka ve şirketlerinin merkezinin iktisadi rasyonaliteden uzak bir şekilde Ankara'da teşekkülü veya İstanbul Menkul Kıymetler ve Kambiyo ve Nukud Borsası ile Mülkiye gibi kuruluşların Ankara'ya taşınması, sayılabilir. Her taşınma, İstanbul ekonomisi açısından bir kayıptır. 2000'lerde ise kamu bankaları bir tarafa, TCMB, SPK, BDDK gibi ekonomiyle ilgili kamu kuruluşlarının dahi İstanbul'a taşınması gündeme gelmiştir. Bu defa, aşırı kümelenmenin faydaları yanında, sorunları tartışılmaya başlanmıştır.

Ankara-İstanbul arasındaki ekonomik çekişme, onlarca yıl sonra keşfedilen anakronik iddialar değildir. Aynı hususlar 1924 yılında Cavid Bey tarafından yazılan İİK Raporu'nda, Kâzım Karabekir ve Fethi Okyar'ın muhalefet partisi teşebbüslerinde de dile getirilmeye çalışılmıştır. İlk muhalefet partilerinin kısa ömürlü olmalarında İstanbul'dan aldıkları desteğin rolü yeterince incelenmemiştir.

Sonuç olarak Cumhuriyet'in 90 senede geldiği yol şüphesiz bir başarı hikâyesidir. Sıfırdan bir ekonomi yaratılmıştır. Ancak İstanbul açısından gelinen nokta daha büyük bir başarıdır. Zira bir adım geriden başlanan yarışta, liderliğin pekiştirilmesidir. Cumhuriyet'in 90 yıllık ekonomi tarihindeki gelişmelerden biri de İstanbul'un ilk yıllardaki negatif algısının değişmiş olmasıdır.

Burada yazılanlar, imkânsızlıklar içindeki ülkeyi kalkındırma çabalarını küçümsemek anlamında değildir. Ankara hükûmetleri kesinlikle büyük işler başarmıştır. Zaten yıkılmış bir toplumda bakiye kaynağın bir bölümünü ihmal ve israf, bir kısmını da tahrip ettikten sonra, geriye kalanla yapılabilecek olanların en iyisinin gerçekleştirildiğine şüphe yoktur.

CUMHURİYET DÖNEMİNDE İSTANBUL VAKIFLARI

ADNAN ERTEM*

VAKIF İDARİ YAPISINDAKİ TARİHSEL SÜREÇ

Osmanlı Devleti'nin kuruluş ve yükselme dönemlerinde sosyal hayatın en önemli kurumu olan vakıf müessesesi XIX. yüzyılın başlarında merkezî idarenin denetimi altına alınmıştır. Osmanlı kamu hizmeti sisteminin tamamını oluşturan vakıfların denetim, gözetim ve yönetim işlerini yürütmek amacıyla 1826 yılında Evkaf-ı Hümayun Nezareti kurulmuştur.

Evkaf Nezareti'nin kuruluş sebepleri arasında vakıfların Osmanlı Devleti'nin son dönemlerindeki dağınıklığı ve denetimsiz kalmaları, vakıf kurumunda baş gösteren yolsuzluklar, Batı'da devlet anlayışındaki gelişmeler ve vakıf potansiyelinden devletin diğer sektörlerinde yararlanılması sonucu vakıfların gelirlerinin giderek azalması gösterilebilir.

Birçok sebebi olmakla birlikte, temel neden vakıfların ıslahı amacına dayanmaktadır. Bağımsız bütçeleri bulunan ve her biri ayrı bir tüzel kişiliğe sahip vakıfların gelirlerinin devletin diğer sektörlerinde kullanılması sonucu, harap olan hayratların onarımı için lazım olan paranın Evkaf Nezareti'nce karşılanması imkânsız hâle gelmiştir. Evkaf Nezareti'nin kuruluşu ile başlayan ve Tanzimat'ın ilanı ile ivme kazanan Evkaf hazinesinden devlet hazinesine nakit aktarma işlemi Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında da devam etmiştir.

Ankara'da Birinci Meclis'in açılması ile birlikte ele alınan konulardan biri de vakıfların idaresi konusu olmuştur. Yeni meclisin 2 Mayıs 1920 tarihli *Büyük Millet Meclisi İcra Vekillerinin Suret-i İntihabına Dair Kanun*'la Evkaf Nezareti Şeriye ve Evkaf Vekâleti'ne dönüştürülmüştür. Ancak her ne kadar bakanlığın isminde vakıf geçse bile vakıflar, vekâlet içerisinde "Evkaf Müdüriyeti Umumiyesi" şeklinde örgütlenmiştir.

1921 Anayasası'nın 11. maddesine göre TBMM'nin çıkaracağı kanunlar çerçevesinde pek çok bakanlıkla birlikte, evkaf işlerinin düzenlenmesi ve yönetilmesi görevi de il düzeyinde oluşturulan "Vilayet Şûrası"na bırakılmıştır.

Şeriye ve Evkaf Vekâleti, 2 Mayıs 1920 tarihinden 3 Mart 1924 tarihine kadar görev yapmıştır. Bu dönemin bir bölümünde Osmanlı Hükûmeti içerisinde yer alan Evkaf-ı Hümayun Nezareti de görev yapmaktaydı. Bu nezaretin lağvedilmesiyle nezarete bağlı vakıf mal varlığı devralınmış ve vekâlette canlanma meydana gelmiştir. Evkaf Nezareti'nin kaldırılmasıyla, İstanbul'da vakıf hizmetlerinin İstanbul Vakıflar Müdürlüğü eliyle yürütüleceği TBMM tarafından İstanbul Vilayeti Mektupluğu'na bildirilmiştir. Vekâletin merkez teşkilatında yapılan hukuki düzenlemeyle bugünkü Vakıflar Meclisi'ne benzer yetkilerle görev yapan Şûra-yı Evkaf teşkil edilmiştir.

2 Mayıs 1920 'de kurulan Evkaf ve Şeriye Vekâleti dört yıl devam etmiş, 3 Mart 1924 tarihinde 429 sayılı *Şeriye ve Evkaf ve Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Vekâletlerinin İlgasına Dair Kanun*'la "şimdilik" kaydı ile Başbakanlığa bağlı Evkaf Umum Müdürlüğü ihdas edilmiştir.

429 sayılı kanunun yürürlüğe girmesinden sonra Evkaf Umum Müdürlüğü'nün idare şekli ve merkez teşkilatını belirlemek uzun bir zamana yayılmıştır. Vakıfların ve bunun yanı sıra vakıflarla ilgili gelir ve harcamaların nasıl bir şekle bağlanacağı, bu konuda nasıl bir uygulama yapılacağı hususu vekâletin ilgasından sonraki dönemde önemli bir sorun olarak ortaya çıkmıştır. Bu sorunları gidermek için yapılan çalışmalar neticesinde 24 Mayıs 1928 tarihinde 1264 sayılı *Evkaf Müdüriyeti Umumiyesi Merkezi ile İstanbul Evkaf Müdüriyeti'nde İdare Encümenleri Teşkiline ve Vezaifine Dair Kanun*'la Vakıflar Genel Müdürlüğü'nde hukuk müşavirinin veya muavininin başkanlığında muhasebe, muamelat,

* Vakıflar Genel Müdürlüğü

memurîn müdürlerinden oluşan bir merkez idare encümeni oluşturuldu. İstanbul'da ise Orman ve Arazi-i Vakfiye müdürü ile akaret, mahlulat, mülhaka ve nukut-ı mevkufe müdürlerinden oluşan İstanbul İdare Encümeni oluşturuldu ve görevleri belirlendi. 1925 tarihi itibarıyla bütçe kanunları ve diğer hukuki düzenlemelere dayanarak hazırlanan şemalara göre, 15 merkez biriminden 8'nin tamamının ve 3'nün de bir bölümünün İstanbul'da bulunduğu anlaşılmaktadır.

VAKIF ALANINDAKİ HUKUKİ DÜZENLEMELER

Cumhuriyet devrine kadar vakıflar şeri hukuka göre idare edilmişlerdir. Cumhuriyet yönetimine intikal eden vakıfların idare şekli *Vakıflar Kanunu*'nun yürürlüğe girdiği 1935 yılına kadar uzun müddet bütçe kanunlarına eklenen maddelerle yürütülmüş ve bir yıllık düzenlemeye tâbi tutulmuştur. Bütçe kanunları ile kabul edilen esaslar *Vakıflar Kanunu*'na temel oluşturmuştur.

1924 *Bütçe Kanunu* ile İstanbul'daki vakıf su yollarının yönetimi Şehremaneti'ne devredilmiş, 1925 *Bütçe Kanunu* ile medreseler, Maarif Vekâleti'ne devredilmekle beraber, harap olan bütün medreselerin sadece bina hâlinde olanları değil arsa hâlinde olanları da Maarif'e ve özel idarelere devredilmiştir. 1926 *Bütçe Kanunu* ile icareteyn ve mukataa usulü yasaklanmış, 1927 *Bütçe Kanunu* ile kabristan gelirlerinin %50'sinin belediyelere verilmesi kabul edilmiştir. Keza 1930 yılında çıkarılan *Belediyeler Kanunu*'yla vakıf mezarlıklarının belediyelere devri kanunlaşmıştır.

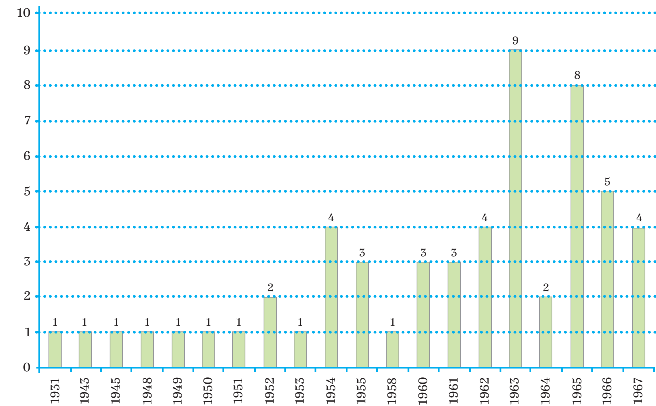
Bu dönemde (1924-1935) vakıf yerleriyle ilgili olarak yapılan birçok düzenleme ile vakıfların tasfiye edildiği görülmektedir. 2762 sayılı *Vakıflar Kanunu*'nda; "Tasfiye" başlıklı bir bölüm mevcuttur. Yapılan düzenlemelerle vakıf müessesesinin kamu hizmetleri içerisindeki payı gittikçe küçülmüş, Osmanlı Devleti'nde vakıflar tarafından görülen birçok hizmet Cumhuriyet yönetiminde başka kurum ve kuruluşlara devredilmiştir. Osmanlı Devleti'nde dinî, iktisadi, siyasi ve sosyal önem arz eden vakıf müessesesi artık sadece dinî özellikleri ile toplumda hizmet görmeye devam etmiştir.

Diğer bazı kanunlarla çeşitli devirler yapılmıştır. Bu devir işlemleri; *Tevhid-i Tedrisat Kanunu*, *Sular Kanunu*, *Tekke, Zaviye ve Türbelerin Seddine Dair Kanun*, *Belediye Kanunu*, *Köy Kanunu*, *Medeni Kanun*'undaki bazı hükümler çerçevesinde yapılmıştır.

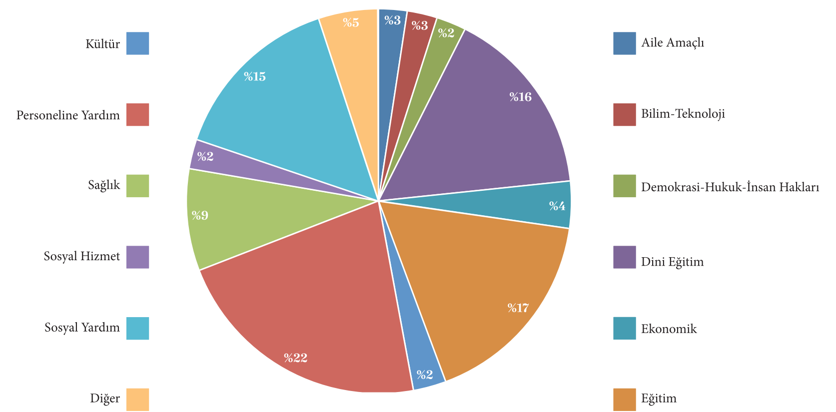
Yapılan bu düzenlemelerden en önemlisi şüphesiz Ekim 1926'da yürürlüğe giren *Medeni Kanun*'dur. Burada, yeni kurulacak vakıfların mahiyeti büyük ölçüde aynı olmakla birlikte adı "vakıf" olarak değil, "tesis" olarak değiştirilmiştir. *Tesis* kavramı Cumhuriyet sonrasında *vakıf* kavramı yerine kullanılan ve *Medeni Kanun*'un 73. maddesinde düzenlenen bir kavramdır. Cumhuriyet'le birlikte vakıf müessesesi toplumda sadece dinî özellikleri ile hizmet vermeye devam etmiştir. Bir anlamda tesis, vakıf müessesesinin laikleştirilmiş şekliyle *Medeni Kanun*'da yer almış hâlidir.

Kaynağını Kur'an ve sünnetten değil, bilakis *Medeni Kanun*'dan alan tesis ifadesinde, ibadet vasfı olmadığından geçen kırk yıllık süre içerisinde çok az sayıda tesis kurulmuştur. Bunun nedenleri arasında; vakıf kurumunun Cumhuriyet'in ilk yıllarında maruz kaldığı uygulamaların olduğu ileri sürülebilir. Özellikle oluşturduğu psikolojik etkileri dolayısıyla, vakıf yoluyla vücuda getirilen mektep ve medreselerin Maarif'e, suların belediye ve köy tüzel kişiliklerine, mezarlıkların belediyelere, ormanların Orman Bakanlığı'na devredilmesi, tekke ve zaviyelerin kapatılması ve

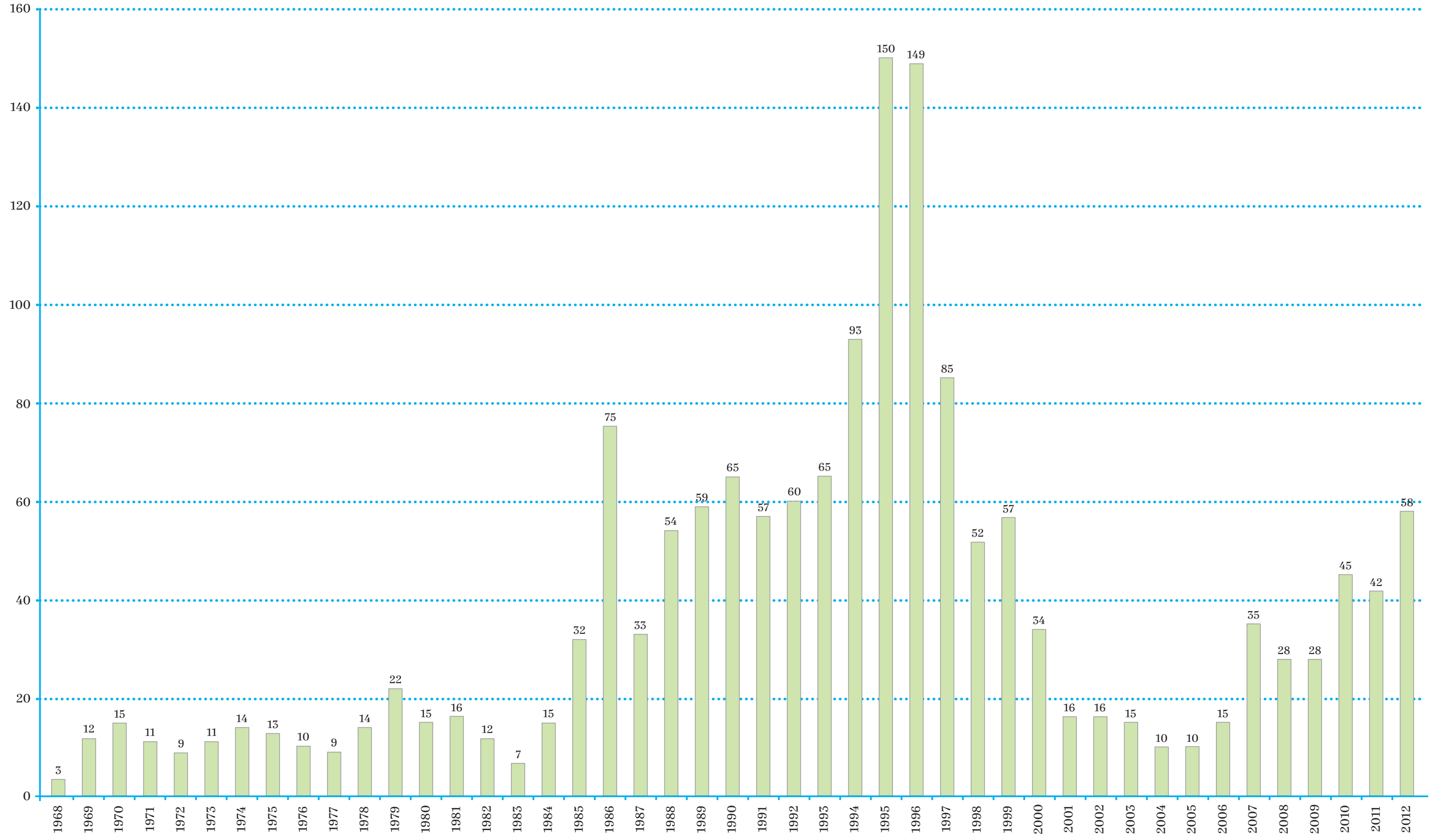
Grafik 1- 1931-1967 Yılları Arasında Kurulan Yeni Tesis Sayısı



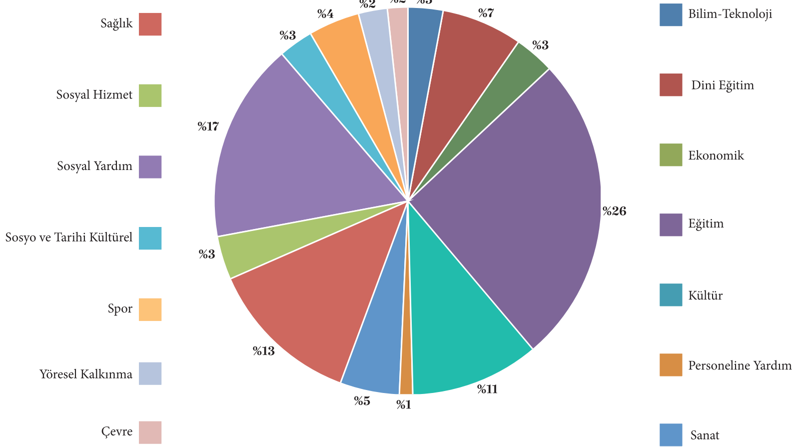
Grafik 2- 1926-1967 Yılları Arasında Kurulan Amaçlarına Göre Tesisler



Grafik 3- 1968-2012 Yılları Arasında Kurulan Yeni Vakıf Sayısı



Grafik 4- 1968-2012 Yılları Arasında Kurulan Amaçlarına Göre Vakıflar

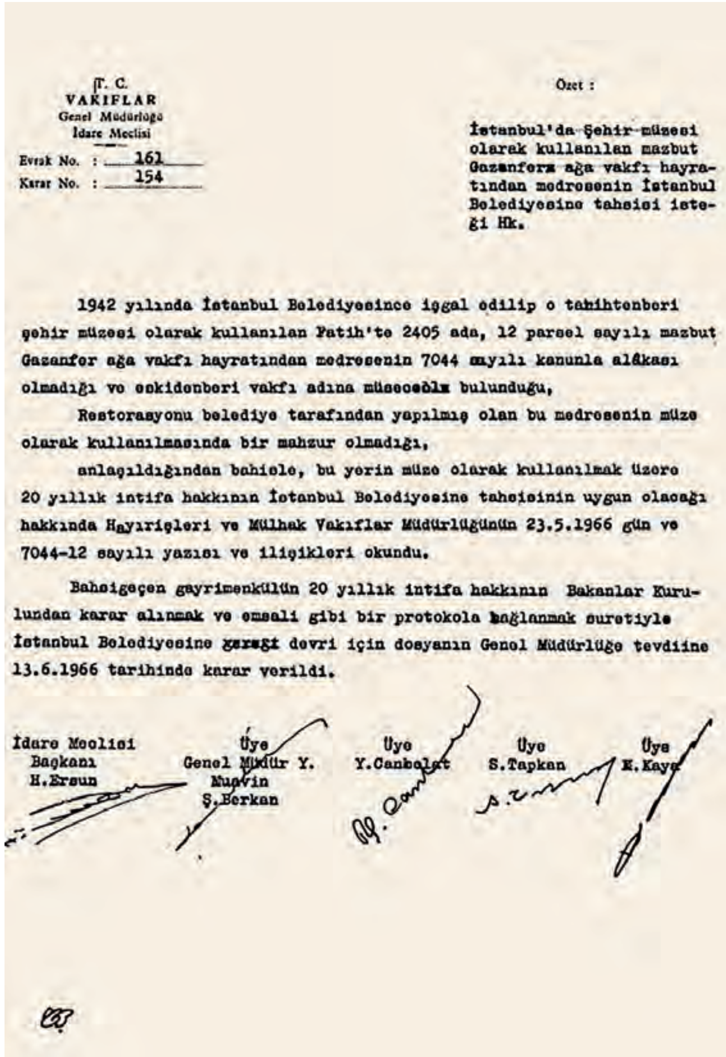


vakıfların tasfiye edilmesi gibi bazı uygulamalar "vakfetme" düşüncesi ile tesis kuracak kişilerin daha isteksiz ve cesaretsiz davranmalarına neden olmuş olabilir. Bu dönemde İstanbul'da sadece 56 adet tesis kurulmuş olup bazı yıllarda ise hiç tesis kurulmamıştır. 9 adet tesis kurulan 1963 yılı bu dönem içinde en çok tesis kurulan yıl olmuştur.

Medeni Kanun'un kabulünden sonra tesis kurma yönünde fazla bir eğilim olmamasını bu dönemde yeterli iktisadi gücün olmamasına bağlayanlar da vardır. Bu görüşü savunan Hüseyin Hatemi, Türkiye'nin Kurtuluş Savaşı'ndan yeni çıkmış olması nedeniyle, içinde bulunulan iktisadi durumu, tesis kurmaya elverişli olmamasına bağlamaktadır.

13 Temmuz 1967 tarihinde çıkarılan 903 sayılı *Kanun*'la *Medeni Kanun*'un vakıfları düzenleyen bölümünde değişiklik yapılarak "tesis" kavramının hukuk literatüründeki 40 yıllık ömrüne son verilmiş, "vakıf" kavramı yeni kanunda yer almış ve özellikle "vergi bağışıklığı" kuralları getirerek, vakıflar uygulamasında yeni bir dönemin başlamasına sebep olmuştur. Bu değişiklikle birlikte kurulan vakıf sayılarında çok ciddi artışlar olmuş ve İstanbul'da 1.646 adet vakıf kurulmuştur. Bu dönemde en çok vakıf kurulan yıl 150 vakıfla 1995 yılı olmuştur.

Asırlar itibarıyla oranları değişmekle birlikte Osmanlı döneminde kurulan vakıfların genellikle eğitim, din ve sosyal hizmet ağırlıklı olduğu görülürken; Cumhuriyet dönemiyle birlikte kurulan vakıflarda eğitim, kültür, sağlık ve sosyal yardımlaşma amaçlarının olduğu görülmektedir.


T. C.
VAKIFLAR
Genel Müdürlüğü
İdare Meclisi

Evrak No. : 161
Karar No. : 154

Özet :
İstanbul'da Şehir müzesi olarak kullanılan mazbut Gazanfer ağa vakfı hayratından medresenin İstanbul Belediyesine tahsisi isteği Hk.

1942 yılında İstanbul Belediyesince işgal edilip o tarihtenberi şehir müzesi olarak kullanılan Fatih'te 2405 ada, 12 parsel sayılı mazbut Gazanfer ağa vakfı hayratından medresenin 7044 sayılı kanunla alâkası olmadığı ve eskidenberi vakfı adına müseccel bulunduğu,

Restorasyonu belediye tarafından yapılmış olan bu medresenin müze olarak kullanılmasında bir mahzur olmadığı,

anlaşıldığından bahisle, bu yerin müze olarak kullanılmak üzere 20 yıllık intifa hakkının İstanbul Belediyesine tahsisinin uygun olacağı hakkında Hayırişleri ve Mülhak Vakıflar Müdürlüğünün 23.5.1966 gün ve 7044-12 sayılı yazısı ve ilişikleri okundu.

Bahsigeçen gayrimenkulün 20 yıllık intifa hakkının Bakanlar Kurulundan karar alınmak ve emsali gibi bir protokola bağlanmak suretiyle İstanbul Belediyesine ~~parasız~~ devri için dosyanın Genel Müdürlüğe tevdiine 13.6.1966 tarihinde karar verildi.

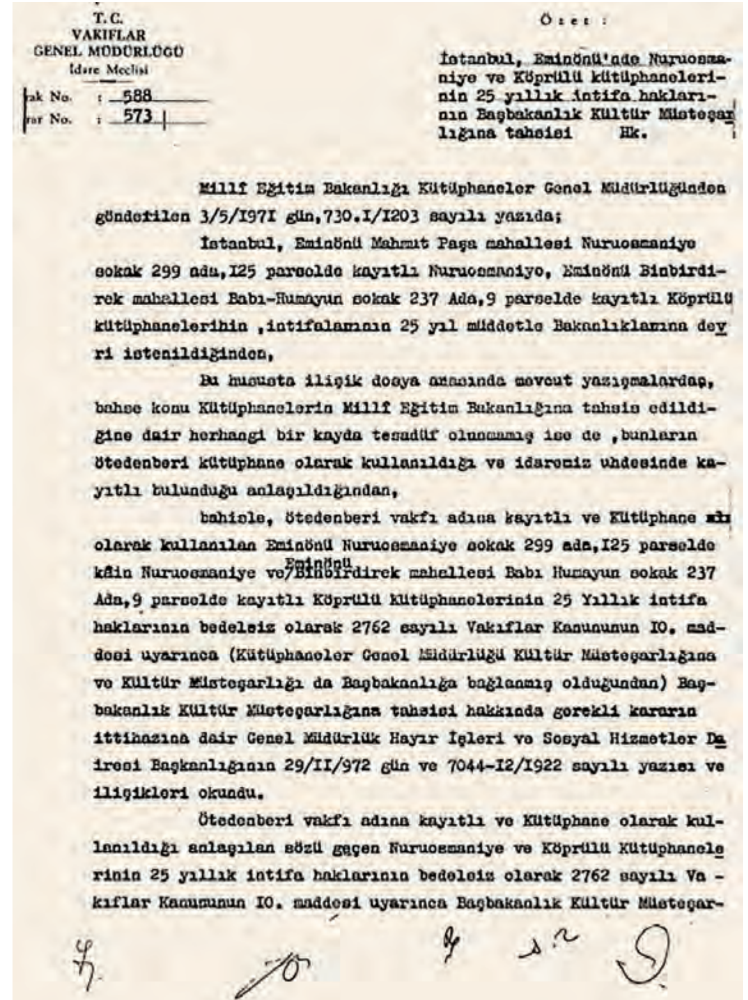
İdare Meclisi Başkanı H.Ersun | Üye Genel Müdür Y. Muavin Ş.Berkan | Üye Y.Canbolat | Üye S.Tapkan | Üye K.Kaya

Belge 1 - Gazanfer Ağa Medresesi'nin tahsisine ilişkin Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisi kararı

Bugün itibarıyla İstanbul'da şehrin çeşitli sorunlarıyla ilgilenen kurulu yeni vakıfların sayısı 4.682'dir.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında vakıfların incelenmesi, vakıf sorununun modern görüşlere göre düzenlenmesi ve Osmanlı Devleti'nden intikal eden vakıfların nasıl idare edileceği önemli bir sorun olarak görülmüştür. Bu konuda bir vakıf mevzuatı hazırlaması için İsviçre hukukçularından Prof. Hans Leemann, 1929 yılında davet edilerek önemli bir adım atılmıştır.

Leemann'ın hazırladığı ilk tasarı 37 maddeden oluşmaktadır ve 31 Ağustos 1929 tarihini taşımaktadır. Yine Prof. Leemann tarafından hazırlanan ikinci tasarı 30 maddeden oluşmakta ve 28 Eylül 1929 tarihini taşımaktadır. Bu tasarı Bakanlar Kurulu'nun tayin ettiği bir komisyonda incelenmiş ve akabinde 2762 sayılı *Vakıflar Kanunu* 5 Haziran 1935'te TBMM tarafından kabul edilerek kanunlaşmıştır.


T.C.
VAKIFLAR
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
İdare Meclisi

rak No. : 588
rar No. : 573

Özet :
İstanbul, Eminönü'nde Nuruosmaniye ve Köprülü kütüphanelerinin 25 yıllık intifa haklarının Başbakanlık Kültür Müsteşarlığına tahsisi Hk.

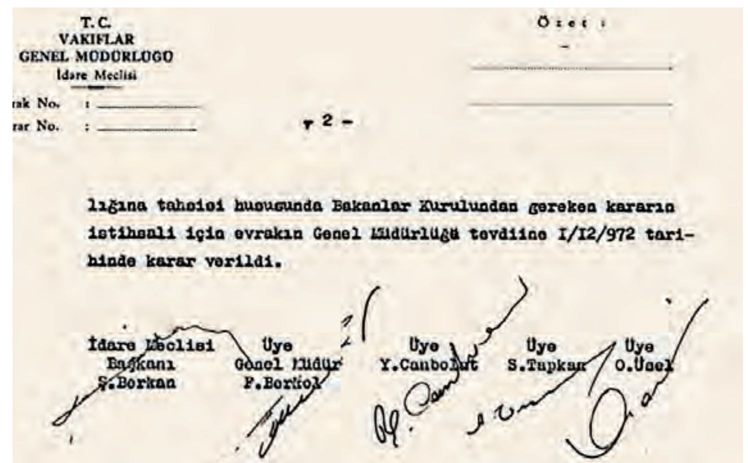
Millî Eğitim Bakanlığı Kütüphaneler Genel Müdürlüğünden gönderilen 3/5/1971 gün,730.I/1203 sayılı yazıda;

İstanbul, Eminönü Mahmut Paşa mahallesi Nuruosmaniye sokak 299 ada,125 parselde kayıtlı Nuruosmaniye, Eminönü Binbirdirek mahallesi Babı-Humayun sokak 237 Ada,9 parselde kayıtlı Köprülü kütüphanelerinin ,intifalarının 25 yıl müddetle Bakanlıklarına devri istenildiğinden,

Bu hususta ilişik dosya arasında mevcut yazışmalardaş, bahse konu Kütüphanelerin Millî Eğitim Bakanlığına tahsis edildiğine dair herhangi bir kayda tesadüf olunmamış ise de ,bunların ötedenberi kütüphane olarak kullanıldığı ve idaremiz uhdesinde kayıtlı bulunduğu anlaşıldığından,

bahisle, ötedenberi vakfı adına kayıtlı ve Kütüphane olarak kullanılan Eminönü Nuruosmaniye sokak 299 ada,125 parselde kâin Nuruosmaniye ve Eminönü Binbirdirek mahallesi Babı Humayun sokak 237 Ada,9 parselde kayıtlı Köprülü kütüphanelerinin 25 Yıllık intifa haklarının bedelsiz olarak 2762 sayılı Vakıflar Kanununun 10. maddesi uyarınca (Kütüphaneler Genel Müdürlüğü Kültür Müsteşarlığına ve Kültür Müsteşarlığı da Başbakanlığa bağlanmış olduğundan) Başbakanlık Kültür Müsteşarlığına tahsisi hakkında gerekli kararın ittihazına dair Genel Müdürlük Hayır İşleri ve Sosyal Hizmetler Dairesi Başkanlığının 29/11/972 gün ve 7044-12/1922 sayılı yazısı ve ilişikleri okundu.

Ötedenberi vakfı adına kayıtlı ve Kütüphane olarak kullanıldığı anlaşılan sözü geçen Nuruosmaniye ve Köprülü Kütüphanelerinin 25 yıllık intifa haklarının bedelsiz olarak 2762 sayılı Vakıflar Kanununun 10. maddesi uyarınca Başbakanlık Kültür Müsteşar-


T.C.
VAKIFLAR
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
İdare Meclisi

rak No. :
rar No. :

Özet :

- 2 -

lığına tahsisi hususunda Bakanlar Kurulundan gereken kararın istihsali için evrakın Genel Müdürlüğü tevdiine 1/12/972 tarihinde karar verildi.

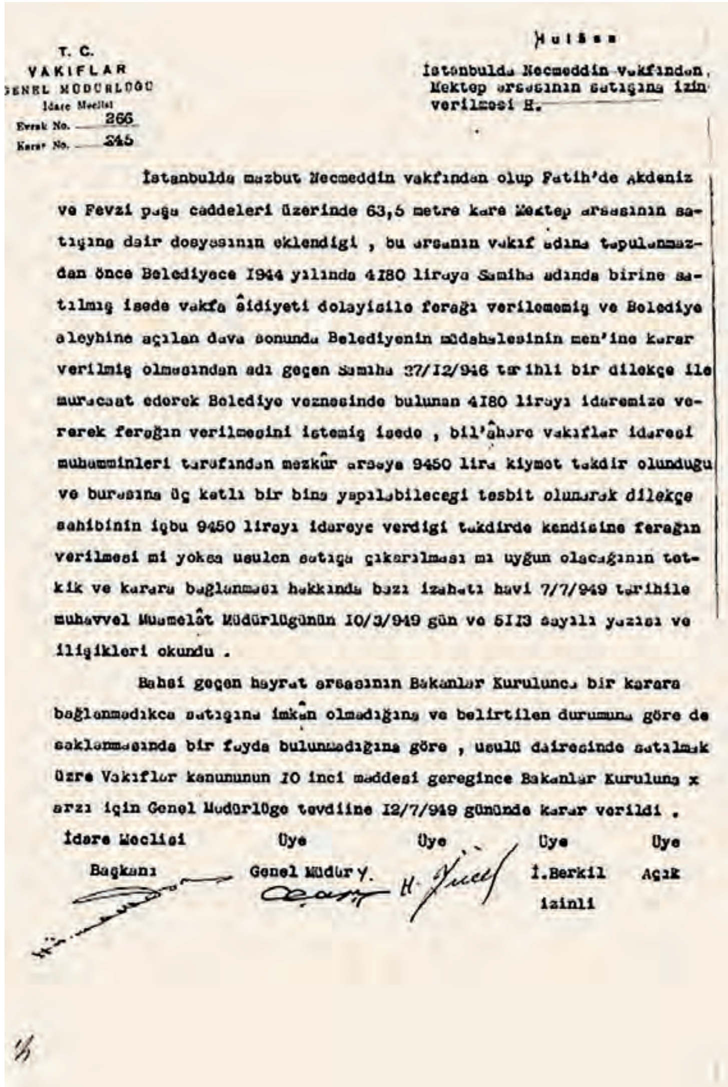
İdare Meclisi Başkanı Ş.Berkan | Üye Genel Müdür F.Berkol | Üye Y.Canbolat | Üye S.Tapkan | Üye O.Üsel

Belge 2 - Nuruosmaniye ve Köprülü kütüphanelerinin tahsisine ilişkin Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisi kararı

VAKIFLARI TASFİYE ÇALIŞMALARI ve İSTANBUL'A YANSIMALARI

Çıkarılan Kanunlar ve Tasfiye Çalışmaları

3 Mart 1924 tarihinde 429 sayılı *Şeriye ve Evkaf ve Erkân-ı Harbiye-i Umumiye Vekâletlerinin İlgasına Dair Kanun*'la "şimdilik" kaydı ile Başvekâlet'e bağlı Evkaf Umum



T. C.
VAKIFLAR
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
İdare Meclisi
Evrak No. 266
Karar No. 245

Hulâsa

İstanbulda Necmeddin vakfından, Mektep arsasının satışına izin verilmesi H.

İstanbulda mazbut Necmeddin vakfından olup Fatih'de Akdeniz ve Fevzi paşa caddeleri üzerinde 63,5 metre kare Mektep arsasının satışına dair dosyasının eklendigi, bu arsanın vakıf adına tapulanmazdan önce Belediyece 1944 yılında 4180 liraya Samiha adında birine satılmış isede vakfa âidiyeti dolayisile ferağı verilememiş ve Belediye aleyhine açılan dava sonunda Belediyenin müdahalesinin men'ine karar verilmiş olmasından adı geçen Samiha 27/12/946 tarihli bir dilekçe ile muracaat ederek Belediye veznesinde bulunan 4180 lirayı idaremize vererek ferağın verilmesini istemiş isede, bil'âhare vakıflar idaresi muhamminleri tarafından mezkûr arsaya 9450 lira kiymet takdir olundugu ve burasına üç katlı bir bina yapılabilecegi tesbit olunarak dilekçe sahibinin işbu 9450 lirayı idareye verdigi takdirde kendisine ferağın verilmesi mi yoksa usulen satışa çıkarılması mı uygun olacağının tetkik ve karara bağlanması hakkında bazı izahatı havi 7/7/949 tarihile muhavvel Muamelât Müdürlügünün 10/3/949 gün ve 5113 sayılı yazısı ve iligikleri okundu.

Bahsi geçen hayrat arsasının Bakanlar Kurulunca bir karara bağlanmadıkca satışına imkân olmadığına ve belirtilen durumuna göre de saklanmasında bir fayda bulunmadığına göre, usulü dairesinde satılmak üzre Vakıflar kanununun 10 inci maddesi geregince Bakanlar Kuruluna arzı için Genel Müdürlüge tevdiine 12/7/949 gününde karar verildi.

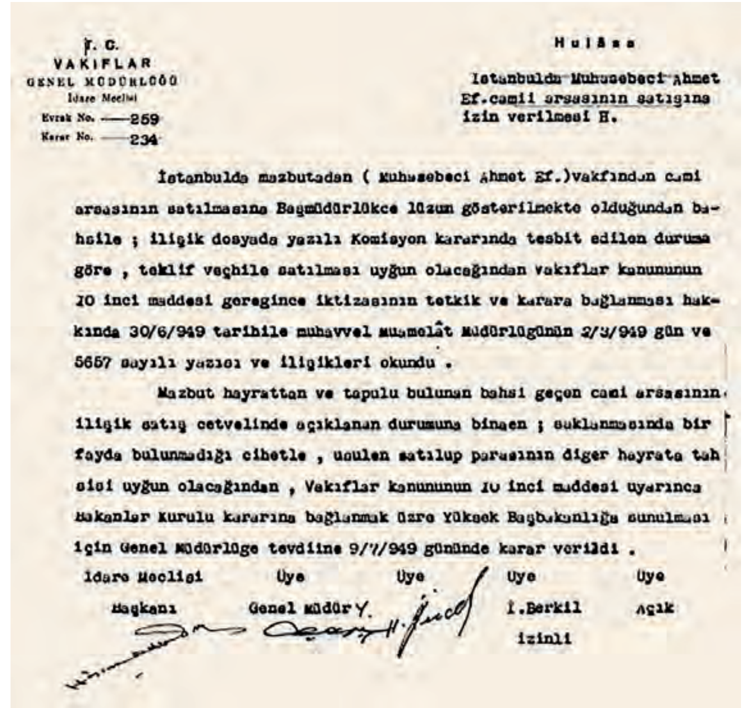
İdare Meclisi Başkanı	Üye Genel Müdür Y.	Üye	Üye İ.Berkil izinli	Üye Açık

Belge 3 - Necmettin Vakfı'na ait mektep arsası satışına ilişkin Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisi kararı

Müdürlüğü ihdas edilmiştir. Aradan çok da uzun bir süre geçmeden (yaklaşık 2 yıl) vakıfların tasfiyesi amacıyla belli bakanlıkların ve Evkaf Umum Müdürlüğü'nün birer temsilcisinden oluşan bir tasfiye komisyonu kurulmasına 1926 yılında Bakanlar Kurulu'nca karar verilmişse de uygulama alanı bulamamıştır.

Yapılan hukuki düzenlemeler neticesinde Evkaf Umum Müdürlüğü bünyesinde bir Tasfiye Komisyonu 1937'de tekrar kurulmuştur. Vakıfların tasfiyesi için kurulan bu komisyon; kanunlar, icra vekilleri kararları ve yönetmeliklerle vakıf mal varlığının ve hizmet alanlarının büyük bir bölümünü diğer kamu kurum ve kuruluşlarına devretmek ve Vakıflar İdaresi'nin teşkilat yapısını küçültmek amacıyla bütün vakıf mal varlığını satmak için çalışmıştır.

Başvekâletin 1937'deki talimatıyla komisyon çalışmaları ülke genelinde yaygınlaştırılmış, başlatılan tasfiye programının hızlı bir şekilde



T. C.
VAKIFLAR
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
İdare Meclisi
Evrak No. 259
Karar No. 234

Hulâsa

İstanbulda Muhasebeci Ahmet Ef.camii arsasının satışına izin verilmesi H.

İstanbulda mazbutadan (Muhasebeci Ahmet Ef.)vakfından cami arsasının satılmasına Başmüdürlükce lüzum gösterilmekte olduğundan bahsile ; iligik dosyada yazılı Komisyon kararında tesbit edilen duruma göre, teklif veçhile satılması uygun olacağından Vakıflar kanununun 10 inci maddesi geregince iktizasının tetkik ve karara bağlanması hakkında 30/6/949 tarihile muhavvel muamelât Müdürlügünün 2/3/949 gün ve 5657 sayılı yazısı ve iligikleri okundu.

Mazbut hayrattan ve tapulu bulunan bahsi geçen cami arsasının iligik satış cetvelinde açıklanan durumuna binaen ; saklanmasında bir fayda bulunmadığı cihetle, usulen satılup parasının diger hayrata tahsisi uygun olacağından, Vakıflar kanununun 10 inci maddesi uyarınca Bakanlar kurulu kararına bağlanmak üzre Yüksek Başbakanlığa sunulması için Genel Müdürlüge tevdiine 9/7/949 gününde karar verildi.

İdare Meclisi Başkanı	Üye Genel Müdür Y.	Üye	Üye İ.Berkil izinli	Üye Açık

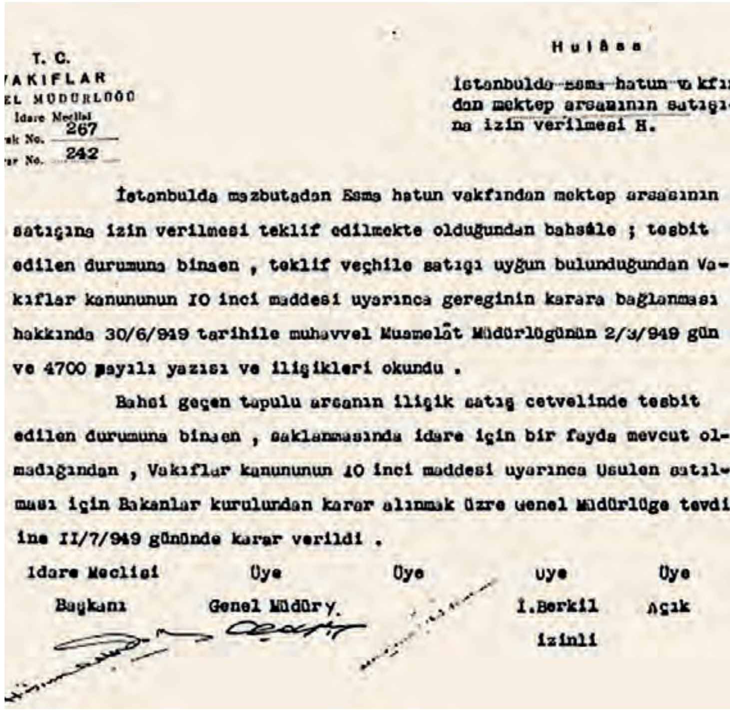
Belge 4 - Muhasebeci Ahmet Efendi Vakfı'na ait cami arsası satışına ilişkin Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisi kararı

bitirilmesi istenmiştir. Buradan da anlaşılıyor ki 1937 yılına kadar parça parça yürütülen tasfiye uygulaması Başvekâletin talimatıyla bir programa bağlanmıştır.[1]

Vakıf mal varlığının ve hizmet alanlarının büyük bir bölümünü diğer kamu kurum ve kuruluşlarına dağıtılması kapsamında ilk iş, eğitim alanında uygulanmaya başlanmıştır. Osmanlı döneminde bu alanda yapılan bazı uygulamaların ardından vakıfları ilgilendiren 3 Mart 1924 tarih ve 430 sayılı *Tevhid-i Tedrisat Kanunu Şeriye ve Evkaf Vekâletinin İlgasına Dair Kanun*'dan sonra mecliste görüşülmüş ve kabul edilmiştir. Kanunun 1. maddesine göre, "Türkiye dâhilindeki bütün müessesat-ı ilmiye ve tedrisiye Maarif Vekâletine merbuttur." Böylece II. Meşrutiyet Devri'nde belirginleşen medrese ve mektep ikiliğine son verilmiştir.

Kanunun 2. ve 3. maddeleri Şeriye ve Evkaf'a ait okul ve medreselerin gelirleriyle birlikte Maarif'e devrini hükme bağlamıştır. Osmanlı döneminde boş kalan sıbyan mektepleri ile hangi vakfa ait olduğu bilinmeyen vakıflardan sağlanan gelirler Maarif'e devredilmişti. 3. maddesi ile Evkaf bütçesinde medrese ve okullar için ayrılan miktarın Maarif'e devredileceği kanunlaştırılmıştır.

1 Nazif Öztürk, *Türk Yenileşme Tarihi Çerçevesinde Vakıf Müessesesi*, Ankara 1995, s. 379-381.



T. C.
VAKIFLAR
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
İdare Meclisi
Evrak No. 267
Karar No. 242

Hulâsa

İstanbulda esma hatun vakfından mektep arsasının satışına izin verilmesi H.

İstanbulda mazbutadan Esma hatun vakfından mektep arsasının satışına izin verilmesi teklif edilmekte olduğundan bahsile ; tesbit edilen durumuna binaen , teklif veçhile satışı uygun bulunduğundan Vakıflar kanununun IO inci maddesi uyarınca gereğinin karara bağlanması hakkında 30/6/949 tarihile muhavvel Muamelât Müdürlüğünün 2/3/949 gün ve 4700 sayılı yazısı ve ilişikleri okundu .

Bahsi geçen tapulu arsanın ilişik satış cetvelinde tesbit edilen durumuna binaen , saklanmasında idare için bir fayda mevcut olmadığından , Vakıflar kanununun IO inci maddesi uyarınca Usulen satılması için Bakanlar kurulundan karar alınmak üzre genel Müdürlüğe tevdiine II/7/949 gününde karar verildi .

İdare Meclisi Başkanı	Üye Genel Müdür y.	Üye	Üye İ.Berkil izinli	Üye Açık

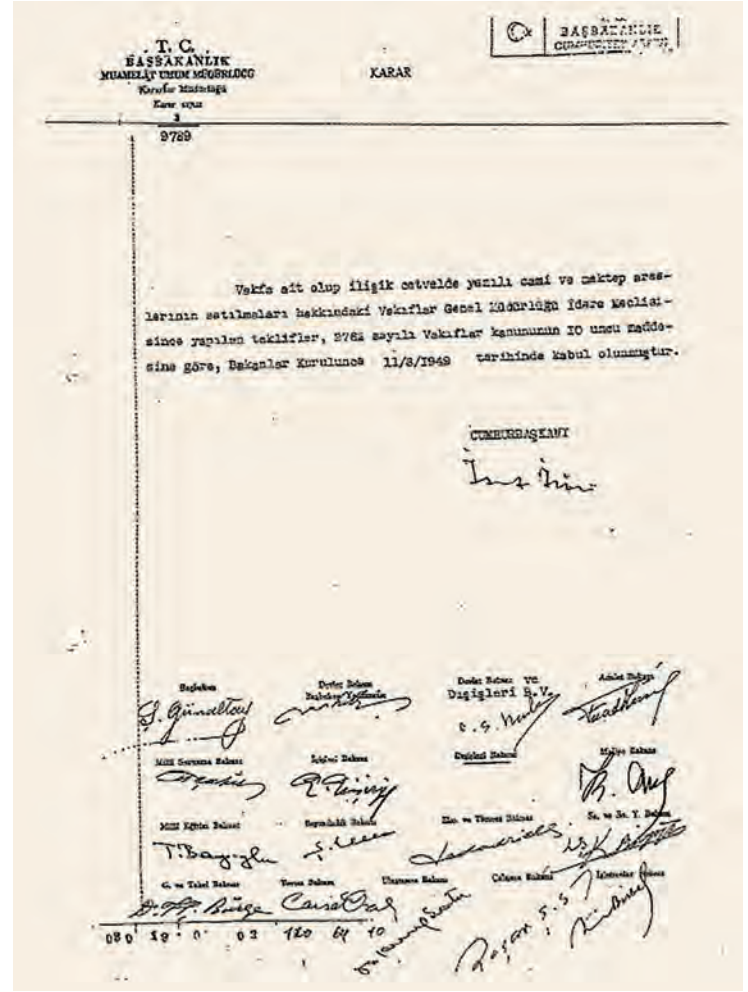
Belge 5 - Esma Hatun Vakfı'na ait mektep arsası satışına ilişkin Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisi kararı

Medreselerin devrinden sonra Evkaf'a ait müze ve kütüphanelerin de Maarif'e devredilmesi kararlaştırılmıştır.

Bu kapsamda tahsis edilen bazı eğitim kurumları ve tahsis edildikleri kurumlardan birkaçı şöyledir: Atik Valide Medresesi Sağlık ve Sosyal Yardımlaşma Bakanlığı'na Ruh Sağlığı Merkezi olarak kullanılmak üzere, Zihni Paşa Sıbyan Mektebi Millî Eğitim Bakanlığı'na okul olarak kullanılmak üzere, Cevher Sultan, Davut Paşa ve Atik İbrahim Paşa medreseleri İstanbul Üniversitesi'ne fakülte ihtiyacının karşılanması için, Nuruosmaniye ve Köprülü kütüphaneleri Başbakanlık Kültür Müsteşarlığı'na kütüphane olarak kullanılmak üzere, Gazanfer Ağa Medresesi şehir müzesi olarak kullanılmak üzere İstanbul Belediyesi'ne tahsis edilmiştir.

Necmettin, Esma Hatun, Ahmet Ağa vakıflarından ve birçok vakıftan mektep arsaları gayece aynı başka vakıflarda kullanılmak üzere satılmıştır.

30 Kasım 1925 tarih ve 677 sayılı *Tekke ve Zaviyelerle Türbelerin Şeddine ve Türbedarlıklar ile Bir Takım Unvanların Men ve İlgasına Dair Kanun*'la gelir kaynaklarıyla birlikte hemen hemen tamamı vakıf olan tekke, zaviye ve türbelerin satılması, diğer kamu kurumlarına devredilmesiyle vakıfların faaliyet alanlarından biri daha ortadan kaldırılmıştır. Kanunun 1. maddesine göre "Türkiye Cumhuriyet'i dâhilinde gerek vakıf suretiyle, gerek mülk olarak



T. C.
BAŞBAKANLIK
MUAMELÂT UMUM MÜDÜRLÜĞÜ
Kararlar Müdürlüğü
Karar sayısı
3
9789

KARAR

Vakfa ait olup ilişik cetvelde yazılı cami ve mektep arsalarının satılmaları hakkındaki Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisince yapılan teklifler, 2762 sayılı Vakıflar kanununun IO uncu maddesine göre, Bakanlar Kurulunca 11/8/1949 tarihinde kabul olunmuştur.

CUMHURBAŞKANI

080 19 01 02 120 64 10

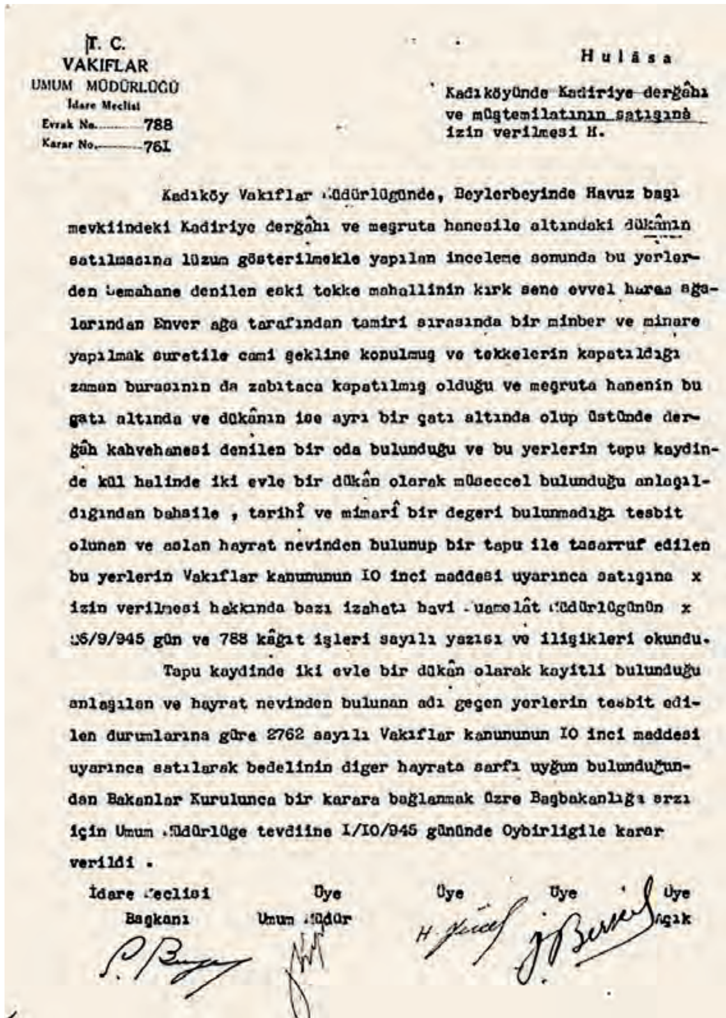
Sıra No.	İli	İlcesi	Vakfı	Cinsi
I	İstanbul	Fatih	Necmeddin	Mazbut mektep arsası
2	"	–	Esmahatun	" " "
3	"	–	Muhasebeci Ahmet efendi	" Cami arsası
4	Bolu	Mudurnu	Araba pazarı vakfı	Cami arsası

Aslı gibidir.

080 19 01 02 120 64 10

Belge 6- Necmettin Vakfı, Muhasebeci Ahmet Efendi Vakfı ve Esma Hatun Vakfı'na ait hayratların satışına ilişkin Bakanlar Kurulu kararı

şeyhinin taht-ı tasarrufunda gerek suver-i akarla tesis edilmiş bulunan bilumum tekkeler ve zaviyeler, sahiplerinin diğer şekilde hakk-ı temellük ve tasarrufları baki kalmak üzere kâmilen seddedilmiştir.



T. C.
VAKIFLAR
UMUM MÜDÜRLÜĞÜ
İdare Meclisi
Evrak No. 788
Karar No. 761

Hulâsa

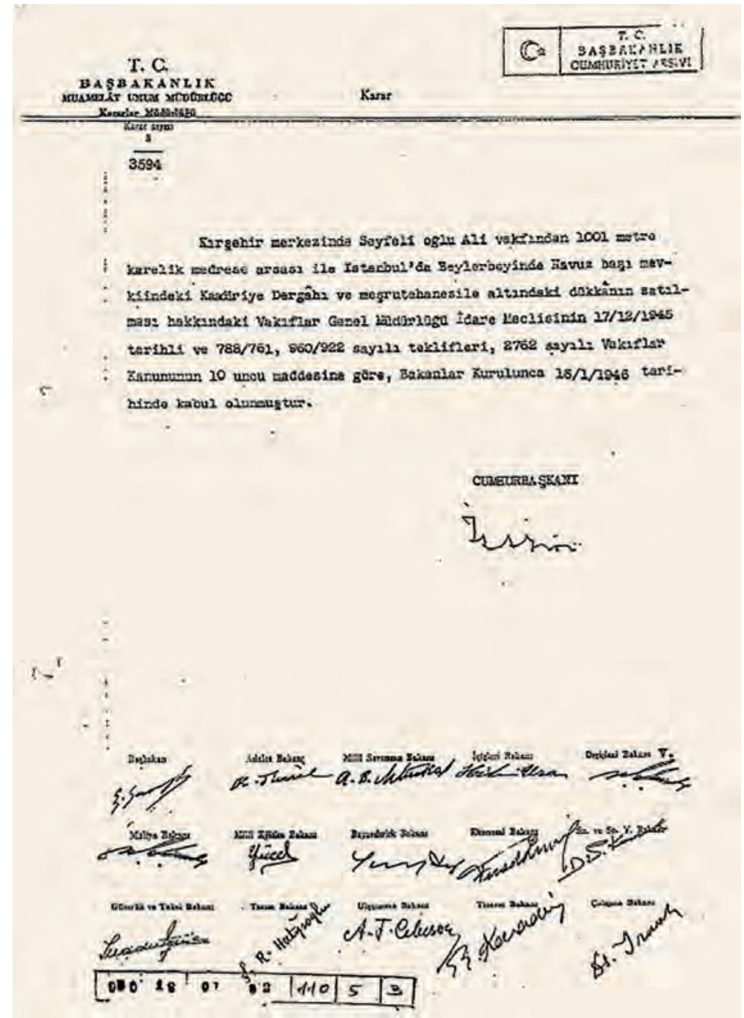
Kadıköyünde Kadiriye dergâhı ve müştemilatının satıgına izin verilmesi H.

Kadıköy Vakıflar Müdürlügünde, Beylerbeyinde Havuz bagı mevkiindeki Kadiriye dergâhı ve megruta hanesile altındaki dükânın satılmasına lüzum gösterilmekle yapılan inceleme sonunda bu yerlerden Semahane denilen eski tekke mahallinin kırk sene evvel haram agalarından Enver aga tarafından tamiri sırasında bir minber ve minare yapılmak suretile cami gekline konulmug ve tekkelerin kapatıldıgı zaman burasının da zabıtaca kapatılmıg oldugu ve megruta hanenin bu gatı altında ve dükânın ise ayrı bir gatı altında olup üstünde dergâh kahvehanesi denilen bir oda bulundugu ve bu yerlerin tapu kaydinde kül halinde iki evle bir dükân olarak müseccel bulundugu anlagıldıgından bahsile , tarihî ve mimarî bir degeri bulunmadıgı tesbit olunan ve aslan hayrat nevinden bulunup bir tapu ile tasarruf edilen bu yerlerin Vakıflar kanununun 10 inci maddesi uyarınca satıgına x izin verilmesi hakkında bazı izahatı havi Muamelât Müdürlügünün x 26/9/945 gün ve 788 kâgıt igleri sayılı yazısı ve iligikleri okundu.

Tapu kaydinde iki evle bir dükân olarak kayıtlı bulundugu anlagılan ve hayrat nevinden bulunan adı geçen yerlerin tesbit edilen durumlarına göre 2762 sayılı Vakıflar kanununun 10 inci maddesi uyarınca satılarak bedelinin diger hayrata sarfı uygun bulundugundan Bakanlar Kurulunca bir karara baglanmak üzre Bagbakanlıgı arzı için Umum Müdürlüge tevdiine 1/10/945 gününde Oybirligile karar verildi .

İdare Meclisi Bagkanı | Üye Umum Müdür | Üye | Üye | Üye Açık

Belge 7- Kâdiriye Dergâhı ve müştemilatının satılmasına ilişkin Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisi kararı



T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

T. C.
BAŞBAKANLIK
MUAMELÂT UMUM MÜDÜRLÜĞÜ
Kararlar Müdürlüğü

Karar

Karar sayısı
3
3594

Kırgehir merkezinde Seyfeli oglu Ali vakfından 1001 metre karelik medrese arsası ile Istanbul'da Beylerbeyinde Havuz bagı mevkiindeki Kadiriye Dergâhı ve megrutahanesile altındaki dükkânın satılması hakkındaki Vakıflar Genel Müdürlügü İdare Meclisinin 17/12/1945 tarihli ve 788/761, 960/922 sayılı teklifleri, 2762 sayılı Vakıflar Kanununun 10 uncu maddesine göre, Bakanlar Kurulunca 18/1/1946 tarihinde kabul olunmuştur.

CUMHURBAŞKANI

Başbakan | Adalet Bakanı | Millî Savunma Bakanı | İçişleri Bakanı | Dışişleri Bakanı V.
Maliye Bakanı | Millî Eğitim Bakanı | Bayındırlık Bakanı | Ekonomi Bakanı | Sa. ve So. Y. Bakanı
Gümrük ve Tekel Bakanı | Tarım Bakanı | Ulaştırma Bakanı | Ticaret Bakanı | Çalışma Bakanı

030 18 01 02 | 110 | 5 | 3

Belge 8- Kâdiriye Dergâhı ve müştemilatının satılmasına ilişkin Bakanlar Kurulu kararı.

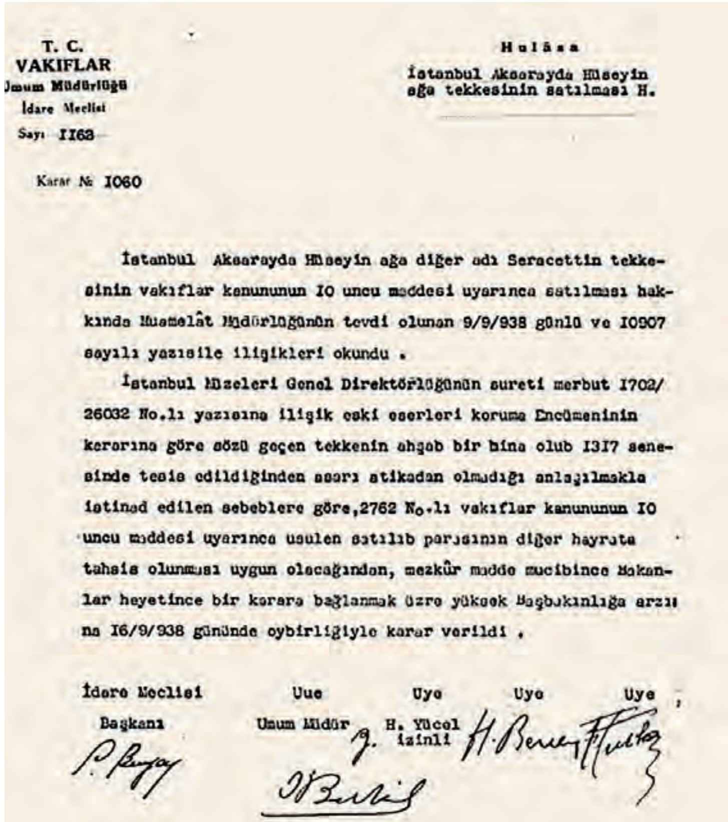
Bunlardan usul-ı mevzuası dairesinde filhal cami veya mescit olarak istimal edilenler ipka edilir." hükmüne istinaden vakıf olarak tesis edilmiş bütün tekkeler kapatılmıştır.

Ancak tekke ve zaviyeler, kanundan daha önce "Tekaya ve zevayanın seddine, ilmiye sınıfı kisvesine ve bilumum devlet memurlarının kıyafetlerine dair icra vekilleri heyetinin 2 Eylül 1341 tarihli 2413 nolu kararnamesi" ile kapatılmıştır. Bu düzenleme *Tekke ve Zaviyelerin Şeddine Dair Kanun*'dan daha önceki bir tarihi taşımaktadır, hatta bu kararnameye istinaden bir tamim de yayınlanmıştır.

Bu kapsamda; İskender Paşa (Galata) Mevlevîhanesi müze olarak kullanılmak üzere Millî Eğitim Bakanlığı'na, Sokullu Tekkesi öğrenci yurdu olarak kullanılmak üzere İstanbul Valiliği'ne, Sultan Mahmut Türbesi müştemilatı enstitü olarak kullanılmak üzere İstanbul Üniversitesi'ne ve Sofular Tekkesi hastane olarak kullanılmak üzere İstanbul Üniversitesi'ne tahsis edilmiştir. Tophane Gülşenî Tekkesi arsası, Yedikule Uşşakî Tekkesi ve arsası, Büyükçekmece Gülşenî Tekkesi, Kadıköy Kadiriye Dergâhı ve müştemilatı ve Ayvansaray Toklu İbrahim Dede Türbe odası ile arsası, Aksaray Seracettin Tekkesi, Ayaspaşa Ali Baba Tekkesi satışları da bu düzenleme neticesinde satılmasına karar verilen bazı hayratlardır.

9 Temmuz 1945 tarih ve 4785 sayılı *Orman Kanunu'na Dair Hükümler Eklenmesine ve Bu Kanunun Birinci Maddesinde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun* ile vakıfların elinde bulunan oldukça önemli gelir kaynaklarından olan ormanlar devletleştirilmiştir. Ormanların, vakıf ile ilişiği söz konusu kanunun 1. maddesi ile kesilmiştir. Bu madde; "Bu kanunun yürürlüğe girdiği tarihte var olan gerçek veya tüzel kişilere, vakıflara ve köy, belediye özel idare, kamu tüzel kişilerine ilişkin bütün ormanlar bu kanun gereğince devletleştirilmiştir" kuralını getirmiştir.

60. maddede "Evkaf-ı sahiha ormanlarıyla hukuk-ı tasarrufiyeleri mevkuf olan ormanlar hususi orman hükmüne tâbi olup bunların idare, muhafaza


T. C.
VAKIFLAR
Umum Müdürlüğü
İdare Meclisi
Sayı 1163

Hulâsa
İstanbul Aksarayda Hüseyin ağa tekkesinin satılması H.

Karar № 1060

İstanbul Aksarayda Hüseyin ağa diğer adı Seracettin tekkesinin vakıflar kanununun 10 uncu maddesi uyarınca satılması hakkında Muamelât Müdürlüğünün tevdi olunan 9/9/938 günlü ve 10907 sayılı yazısile ilişikleri okundu.

İstanbul Müzeleri Genel Direktörlüğünün sureti merbut 1702/26032 No.lı yazısına ilişik eski eserleri koruma Encümeninin kararına göre sözü geçen tekkenin ahşab bir bina olub 1317 senesinde tesis edildiğinden eseri atikadan olmadığı anlaşılmakla istinad edilen sebeblere göre, 2762 No.lı vakıflar kanununun 10 uncu maddesi uyarınca usulen satılıb parasının diğer hayrata tahsis olunması uygun olacağından, mezkûr madde mucibince Bakanlar heyetince bir karara bağlanmak üzre yüksek Başbakanlığa arzına 16/9/938 gününde oybirliğiyle karar verildi.

İdare Meclisi Başkanı — Üye Umum Müdür — Üye H. Yücel izinli — Üye — Üye

Belge 9- Hüseyin Ağa Tekkesi'nin satılmasına ilişkin Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisi kararı

ve işletilmeleri mütevellilerine veya Evkaf Umum Müdürlüğü'ne aittir" hükmü yer almaktadır.[2]

Vakıflar İdaresi ormanların devletleştirilmesinin önüne geçmek için çaba sarf etmiştir. 1938 yılında kabul edilen 3461 sayılı *Vakıf Umum Müdürlüğü Teşkilatı Hakkında Kanun*'la Ziraat, Maden ve Orman İşleri Fen Müdürlüğü kurulur. Buradan yola çıkarak, 47 kişinin çalıştığı İstanbul Alemdağ ve Avcıkoru Vakıf Orman İşletmesi kurulur. Bu gelişmeler dikkate alınmadan 13 Temmuz 1945'te 4785 sayılı *Kanun*'la vakıf ormanları devletleştirilmiştir.

28 Nisan 1926 tarih ve 831 sayılı *Sular Hakkında Kanun* da vakıfları ilgilendirmektedir. Kanunun 2. maddesi şöyledir, "Gerek vakfa ait olsun ve gerek suver-i saire ile vücuda getirilmiş olsun, umumun istifadesine mahsus olarak şehir ve kasabalara ve köylere isale edilmiş suların idaresi, kâffe-i müessesat ve menabi-i varidatı ile birlikte belediye ve köy ihtiyar meclislerine müdevver ve mevdudur." Kanunun bu maddesine istinaden, bütün suların idaresi şehirlerde belediyelere, köylerde ise köy tüzel kişiliğine devredilmiştir. Aslında 1924 senesi *Bütçe Kanunu*'nun 10. maddesine göre İstanbul'daki vakıf suyollarının idaresi belediyeye devredilmişti. Bu hüküm 1925 yılında *Sular Kanunu* çıkmadan bir yıl evvel hayata geçirilmiştir.

3 Nisan 1930 yılında kabul edilen 1580 sayılı *Belediyeler Kanunu*'nun 110. maddesiyle belediye sınırları içinde bulunan avarız ve gelirleri belediyeye devredilmiştir. 160. maddesi ile müessesat-ı hayriye bahçe ve hazirelerinde bulunanlar hariç vakıf mezarlıkların tamamı belediyelere devredilmiştir. Bu uygulama ile vakıflar, ciddi bir gelirden mahrum bırakılmış ve tasfiyesi anlamında ciddi bir adım atılmıştır.

Vatan Caddesi'nde Gureba Hastahanesi civarında bulunan vakıf mezarlık, merkez binası inşa edilmek üzere 1926 yılında Teyyare Cemiyeti'ne, bu mezarlığın geri kalan 5.690 m²'lik kısmı 1926 yılında iki ayrı kararla Hilal-ı Ahmer Cemiyeti'ne, aynı mezarlığın 23.000 m²'lik bölümünün üzerine muallim mektebi inşa edilmek üzere 45.000 lira bedelle 1929 yılında Maarif Bakanlığı'na satılmıştır.[3]

Yapılan bu hukuki düzenlemeler neticesinde, vakıfların elinde sadece cami, mescit ve diğer hayrat eserlerin haziresinde bulunan mezarlıklar kalmıştır.

Vakıf taşınmazlarının kamu kuruluşları eliyle dağıtımı da vakıfların tasfiyesi noktasında önem arz etmektedir. Kamu eliyle dağıtılan vakıf taşınmazları farklı hukuki düzenlemelerle devredilmiştir. Göçmenlerin vakıf orman ve çiftliklere yerleştirilmesi, hayratı ve gelirin sarf yeri, aynı köyde olan vakıf akarların 1931 tarihli *Köy Kanunu* uyarınca köy tüzel kişiliklerine devri, 1945 tarihli *Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu* doğrultusunda vakıf arazilerinin kamulaştırılarak, ilgililere dağıtılması ve devlet yatırımları için, özellikle şehir içerisinde bulunan vakıf arsaların yatırım yapacak kuruluşlara devredilmesi gibi uygulamalarla vakıf taşınmazların dağıtımı gerçekleştirilmiştir.[4]

Kamu eliyle devir konusunda en fazla dikkati çeken uygulama 1945 yılında 4753 sayılı *Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu*'dur. Kanunun 14. maddesinin (a) fıkrasında, "Mülhak ve mazbut vakıfların tüzel kişilikleri namına Vakıflar Genel Müdürlüğü veya mütevelliler tarafından tasarruf edilmekte bulunan bütün vakıf arazisinin tamamı" ifadesi yer almaktadır. Söz konusu kamulaştırmada arazisi olmayan ve yetmeyen çiftçilere dağıtılmak üzere arazi, üzerinde zirai işletme ile ilgili yapı ve tesisleri ile birlikte, Tarım Bakanlığı'nca kamulaştırılmıştır.

2 Niyazi Acun, *Ormanlarımız ve Cumhuriyet Hükümeti'nin Orman Davası*, Ankara 1945, s. 35-38.

3 Öztürk, *Vakıf Müessesesi*, s. 421.

4 Öztürk, *Vakıf Müessesesi*, s. 432.

Tablo 1- İstanbul'da vakıf ormanlarının dağılımı

İli	İlçesi	Mevkii	m²	Cinsi	Vakfı
İstanbul	Kartal	Alemdağ Reşadiye Yediveren Ortameşeliburnu Kovanpınarı Domuzgölleri Defneli Simitçi Yatağı Soğuksu	20.408.042,00	Orman	Atik Valide Sultan
İstanbul	Şile	Avcıkoru Yeniköy Mevkii	140.000.000,00	Orman	Bezmiâlem Valide Sultan
İstanbul	Gebze	(yedi adet köyü kapsayan)	6.000.000,00	Orman	Zeynep Sultan Vakfı
İstanbul	Samandıra	Gevherhan Çiftliği	m² bilgisi mevcut değildir	Arazi ve Çalılık Orman	Zeynep Sultan Vakfı
İstanbul	Üsküdar	Alemdağ E.Kiraz bayırı Y.Çatalçeşme	23.000,00	Tarla ve Çalılık Orman	Atik Valide Sultan Vakfı
İstanbul	Sultanbeyli	Sultanbeyli	8.795.000,00	Orman ve Halî Arazi	Emetullah Gülnûş Valide Sultan

Bu kanuna göre, 1947-1964 yılları arasında kamulaştırılan toplam 153.588 dönüm araziden, 80.861 dönümü %52,65'i vakıflardan kamulaştırılmıştır. Vakıf arazilerden en çok kamulaştırma 24.489 dönüm ile 1954 yılı olmuştur. Bu tarihler arasında İstanbul'da şahıslardan, özel idare ve belediyelerden kamulaştırılan arazi yokken, 8.919 dönüm %11,03'ü vakıflardan kamulaştırılmıştır. Bu oran o dönemde tüm Türkiye'de gerçekleştirilen kamulaştırmaların %5,81'ine karşılık gelmektedir. Şahıslardan, vakıflardan ve özel idare ve belediyelerden kamulaştırılan arazi genişliğinin hazine adına tescil edilen arazi genişliğine oranları sırasıyla %0,22, %0,32 ve %0,08'dir.[5] Bu uygulamaların dışında İstanbul'da farklı şekillerde de yüzlerce vakıf taşınmaz satılmıştır. Örneğin; Beyoğlu'nda, II. Bayezid Vakfı'na ait eski Amerikan Konsolosluğu çevresinde bulunan 11 parsel vakıf taşınmaz, Amerika Birleşik Devletleri Büyükelçiliği ile Kahire'de imzalanan 10.000.000 dolarlık kredi anlaşması doğrultusunda, daha önce kurum tarafından belirlenen 577.250 lira bedel esas alınmak üzere Maliye Bakanlığı adına hareket edecek olan Emlak Bankası ile Vakıflar İdaresi arasında anlaşma sağlanması 1946 yılında Vakıf İdare Meclisi'nce karara bağlanmıştır. Bu uygulamadan da, herhangi bir kamu kurumunun ihtiyacını karşılamak üzere vakıf taşınmazla ilgili satış, kiralama veya tahsis konusunda istediği uygulamayı yapabildiğini görmekteyiz.

Tablo 2- 1947-1964 yılları arasında kamulaştırılan arazinin dağılımı

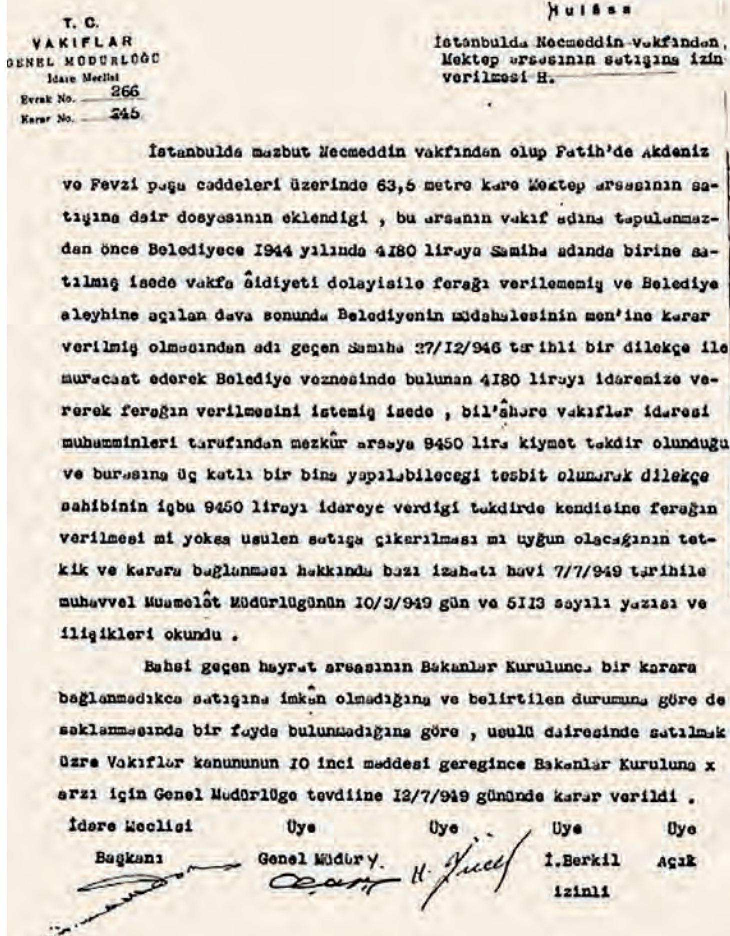
Kamulaştırılan Arazinin Sahibi	Genişliği (Dönüm)		Oranı %	
	Türkiye	İstanbul	Türkiye	İstanbul
Vakıflar	80.861	8.919	%52,65	11,03
Şahıslar	54.252	-	%35,32	-
Özel İdare-Belediye	18.475	-	%12,03	-
Toplam	153.588	8.919	%100	

Akar ve Hayrat Satışları

Hukuki dayanakları ve sayıları değişmekle birlikte, vakıf taşınmazlar her dönemde satılmıştır. Ancak tasfiye amacıyla yapılan satışların birincisi 1920-1949 arasında, ikincisi ise 1960-1970 arasında gerçekleştirilmiştir. *Vakıflar Kanunu* kabul edilinceye kadar (1935), umum müdürlük imkânları ve özel kanunlarla yapılan satış işlemi, kanunun yürürlüğe girmesinden sonra, akar hayrat ayırımı yapılmaksızın belirli bir programa bağlanmıştır.

Programlı satışlarla ilgili, büyük parçalar hâlinde bulunan arsa ve arazilerin mümkünse parsellenerek

5 Duran Taraklı, *Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu ve Uygulama Sonuçları*, Ankara 1976, s. 107-109.



T. C.
VAKIFLAR
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
İdare Meclisi
Evrak No. 266
Karar No. 245

Hulâsa
İstanbulda Necmeddin vakfından, Mektep arsasının satışına izin verilmesi H.

İstanbulda mazbut Necmeddin vakfından olup Fatih'de Akdeniz ve Fevzi paşa caddeleri üzerinde 63,5 metre kare Mektep arsasının satışına dair dosyasının eklendiği, bu arsanın vakıf adına tapulanmazdan önce Belediyece 1944 yılında 4180 liraya Samiha adında birine satılmış isede vakfa âidiyeti dolayısile ferağı verilememiş ve Belediye aleyhine açılan dava sonunda Belediyenin müdahalesinin men'ine karar verilmiş olmasından adı geçen Samiha 27/12/946 tarihli bir dilekçe ile muracaat ederek Belediye veznesinde bulunan 4180 lirayı idaremize verek ferağın verilmesini istemiş isede, bil'âhare vakıflar idaresi muhamminleri tarafından mezkûr arsaya 9450 lira kıymet takdir olunduğu ve burasına üç katlı bir bina yapılabileceği tesbit olunarak dilekçe sahibinin işbu 9450 lirayı idareye verdiği takdirde kendisine ferağın verilmesi mi yoksa usulen satışa çıkarılması mı uygun olacağının tetkik ve karara bağlanması hakkında bazı izahatı havi 7/7/949 tarihile muhavvel Muamelât Müdürlüğünün 10/3/949 gün ve 5113 sayılı yazısı ve ilişikleri okundu.

Bahsi geçen hayrat arsasının Bakanlar Kurulunca bir karara bağlanmadıkca satışına imkân olmadığına ve belirtilen durumuna göre de saklanmasında bir fayda bulunmadığına göre, usulü dairesinde satılmak üzre Vakıflar kanununun 10 uncı maddesi gereğince Bakanlar Kuruluna x arzı için Genel Müdürlüğe tevdiine 12/7/949 gününde karar verildi.

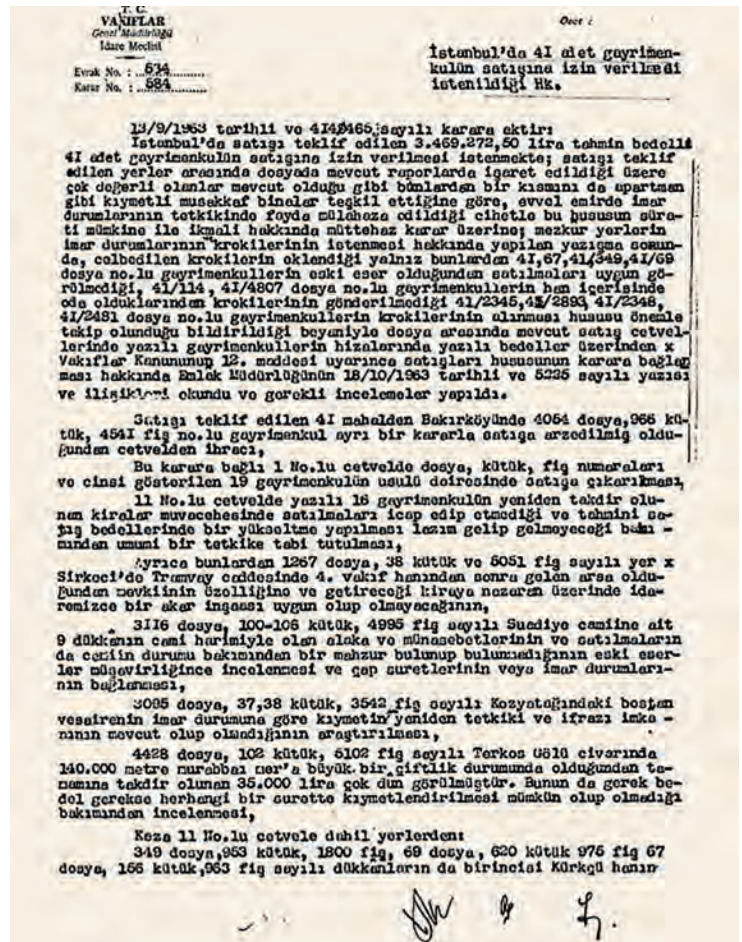
İdare Meclisi Başkanı	Üye Genel Müdür Y.	Üye	Üye İ. Berkil izinli	Üye Açık

Belge 10 - Beyazid Vakfı'na ait 11 parça arsanın Amerika Birleşik Devletleri Büyükelçiliği'ne satılmasına ilişkin Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisi kararı

satışa çıkarılması (VGM 1961; 100/135), nerelerin satışta ön plana alınması gerektiğinin tespitinin karşılaştırılarak yapılması (VİM 1957; 396/391), eski eserlerin bitişiğinde olan veya koruma alanında bulunan arsaların satış cetvellerine dâhil edilmemesi (VİM 1963; 423) gibi konular Vakıflar İdare Meclisi kararlarıyla hükme bağlanmış ve bölge müdürlüklerine bildirilmiştir.

Bu dönemde yapılan bazı satışlara baktığımızda 1963 yılında İstanbul'da Vakıflar İdare Meclisi'nin verdiği bir kararda 41 taşınmaz değerlendirilmiş, bunlardan 19 adedinin satılmasına, 16 adedinin satış bedellerinin yeniden belirlenmesi için bir çalışma yapılması amacıyla tetkikine, 5 adedinin ise eski eser olması ve başka nedenlerle satılmaması ve 1 adedinin de başka bir kararla satışa çıkarıldığı için cetvelden çıkarılmasına karar verilmiştir.

Bu dönemde Üsküdar/Selimiye'de Erkek Sanat Enstitüsü ve Erkek Teknik Yüksek Öğretmen Okulu binaları için ve Üsküdar/Bağlarbaşı'nda Yüksek İslam Enstitüsü için Millî Eğitim Bakanlığı'na, Üsküdar/Selimiye'de Sağlık Koleji için 17.045 m² yerin Sağlık Bakanlığı'na satılmasına karar verilmiştir.



T. C.
VAKIFLAR
Genel Müdürlüğü
İdare Meclisi
Evrak No. : 634
Karar No. : 584

Özet :
İstanbul'da 41 adet gayrimenkulün satışına izin verilmesi istenildiği Hk.

13/9/1963 tarihli ve 414/465 sayılı karara ektir:
İstanbul'da satışı teklif edilen 3.469.272,50 lira tahmin bedelli 41 adet gayrimenkulün satışına izin verilmesi istenmekte; satışı teklif edilen yerler arasında dosyada mevcut raporlarda işaret edildiği üzere çok değerli olanlar mevcut olduğu gibi bunlardan bir kısmını da apartman gibi kıymetli musakkaf binalar teşkil ettiğine göre, evvel emirde imar durumlarının tetkikinde fayda mülahaza edildiği cihetle bu hususun süratı mümkine ile ikmali hakkında müttehaz karar üzerine; mezkur yerlerin imar durumlarının krokilerinin istenmesi hakkında yapılan yazışma sonunda, celbedilen krokilerin eklendiği yalnız bunlardan 41,67,41/349,41/69 dosya no.lu gayrimenkullerin eski eser olduğundan satılmaları uygun görülmediği, 41/114, 41/4807 dosya no.lu gayrimenkullerin han içerisinde oda olduklarından krokilerinin gönderilmediği 41/2345,41/2893, 41/2348, 41/2481 dosya no.lu gayrimenkullerin krokilerinin alınması hususu önemle takip olunduğu bildirildiği beyaniyle dosya arasında mevcut satış cetvellerinde yazılı gayrimenkullerin hizalarında yazılı bedeller üzerinden x Vakıflar Kanununun 12. maddesi uyarınca satışları hususunun karara bağlanması hakkında Emlak Müdürlüğünün 18/10/1963 tarihli ve 5235 sayılı yazısı ve ilişikleri okundu ve gerekli incelemeler yapıldı.

Satışı teklif edilen 41 mahalden Bakırköyünde 4054 dosya, 966 kütük, 4541 fiş no.lu gayrimenkul ayrı bir kararla satışa arzedilmiş olduğundan cetvelden ihracı,

Bu karara bağlı 1 No.lu cetvelde dosya, kütük, fiş numaraları ve cinsi gösterilen 19 gayrimenkulün usulü dairesinde satışa çıkarılması,

11 No.lu cetvelde yazılı 16 gayrimenkulün yeniden takdir olunan kiralar muvacehesinde satılmaları icap edip etmediği ve tahmini satış bedellerinde bir yükseltme yapılması lazım gelip gelmeyeceği bakımından umumi bir tetkike tabi tutulması,

Ayrıca bunlardan 1267 dosya, 38 kütük ve 5051 fiş sayılı yer x Sirkeci'de Tramvay caddesinde 4. vakıf hanından sonra gelen arsa olduğundan mevkiinin özelliğine ve getireceği kiraya nazaran üzerinde idaremizce bir akar inşaası uygun olup olmayacağının,

3116 dosya, 100-106 kütük, 4995 fiş sayılı Suadiye camiine ait 9 dükkânın cami harimiyle olan alaka ve münasebetlerinin ve satılmaların da camiin durumu bakımından bir mahzur bulunup bulunmadığının eski eserler müşavirliğince incelenmesi ve şap suretlerinin veya imar durumlarının bağlanması,

3095 dosya, 37,38 kütük, 3542 fiş sayılı Kozyatağındaki bostan vesairenin imar durumuna göre kıymetin yeniden tetkiki ve ifrazı imkanının mevcut olup olmadığının araştırılması,

4428 dosya, 102 kütük, 6102 fiş sayılı Terkos Gölü civarında 140.000 metre murabbaı mer'a büyük bir çiftlik durumunda olduğundan tamamına takdir olunan 35.000 lira çok dün görülmüştür. Bunun da gerek bedel gerekse herhangi bir surette kıymetlendirilmesi mümkün olup olmadığı bakımından incelenmesi,

Keza 11 No.lu cetvele dahil yerlerden:
349 dosya, 953 kütük, 1800 fiş, 69 dosya, 620 kütük 975 fiş 67 dosya, 156 kütük, 963 fiş sayılı dükkânların da birincisi Kürkçü hanın

T. C.
VAKIFLAR
Genel Müdürlüğü
İdare Meclisi
Evrak No. :
Karar No. :

Özet :

-2-

diğer ikisi Kapalı çarşıda bulundukları cihetle eski eser olmaları bakımından satışlarının uygun görülmediği bildirilmekte isede bunların tamamı idaremiz uhdesinde olmayıp oda oda veya dükkan dükkan muhtelif eşhas tasarrufunda bulunduğundan bu durumlarının da tetkik esnasında gözönünde bulundurulması,

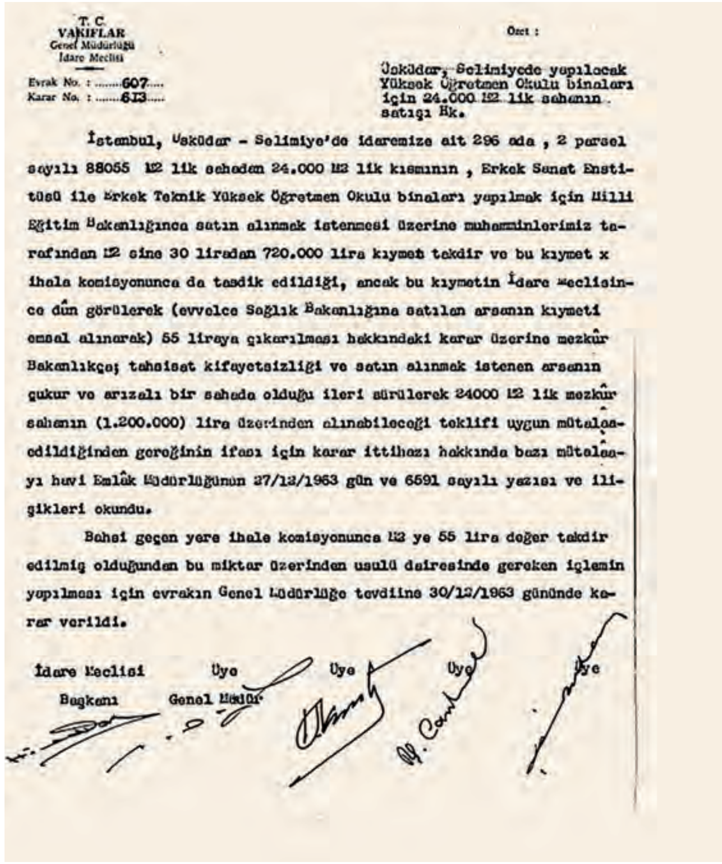
111 No.lu cetvele dahil 5 gayrimenkulün şimdilik elde bırakılmaları uygun görüldüğünden gereğinin ifası için evrakın Genel Müdürlüğe tevdiine 3/1[illegible]/1963 gününde karar verildi.

İdare Meclisi Başkanı	Üye Genel Müdür	Üye	Üye	Üye

Belge 11 - İstanbul'da 41 adet taşınmazın satışına ilişkin Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisi kararı

1920-1949 arasında yapılan satışlar ile 1960-1970 arasında yapılan satışlarla vakıfların tasfiyesi ve devlet eliyle yapılacak yatırımların finansmanının sağlanması amaçlanmıştır.

1924 yılında başlatılan vakıf mal varlığı ve hizmet alanlarının, diğer kamu kurum ve kuruluşlarına devri uygulaması sonucu pek çok vakıf eserleri dağıtıma tâbi tutulmuş, bunlardan bazıları da, devredilen kuruluşlarca satılmıştır. 1927'ye gelindiğinde, üzerinde hiçbir tasarruf yapılmayan



T. C.
VAKIFLAR
Genel Müdürlüğü
İdare Meclisi

Evrak No. : 607
Karar No. : 613

Özet :

Üsküdar, Selimiyede yapılacak Yüksek Öğretmen Okulu binaları için 24.000 M2 lik sahanın satışı Hk.

İstanbul, Üsküdar - Selimiye'de idaremize ait 296 ada , 2 parsel sayılı 88055 M2 lik sahadan 24.000 M2 lik kısmının , Erkek Sanat Enstitüsü ile Erkek Teknik Yüksek Öğretmen Okulu binaları yapılmak için Milli Eğitim Bakanlığınca satın alınmak istenmesi üzerine muhamminlerimiz tarafından M2 sine 30 liradan 720.000 lira kıymet takdir ve bu kıymet x ihale komisyonunca da tasdik edildiği, ancak bu kıymetin İdare Meclisince dûn görülerek (evvelce Sağlık Bakanlığına satılan arsanın kıymeti emsal alınarak) 55 liraya çıkarılması hakkındaki karar üzerine mezkûr Bakanlıkça; tahsisat kifayetsizliği ve satın alınmak istenen arsanın çukur ve arızalı bir sahada olduğu ileri sürülerek 24000 M2 lik mezkûr sahanın (1.200.000) lira üzerinden alınabileceği teklifi uygun mütalaa edildiğinden gereğinin ifası için karar ittihazı hakkında bazı mütalaayı havi Emlâk Müdürlüğünün 27/12/1963 gün ve 6591 sayılı yazısı ve iligikleri okundu.

Bahsi geçen yere ihale komisyonunca M2 ye 55 lira değer takdir edilmiş olduğundan bu miktar üzerinden usulü dairesinde gereken işlemin yapılması için evrakın Genel Müdürlüğe tevdiine 30/12/1963 gününde karar verildi.

İdare Meclisi Başkanı — Üye Genel Müdür — Üye — Üye — Üye

Belge 12- Üsküdar Selimiye'de yapılacak yüksek öğretmen okulu binaları için taşınmaz satışına ilişkin Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisi kararı

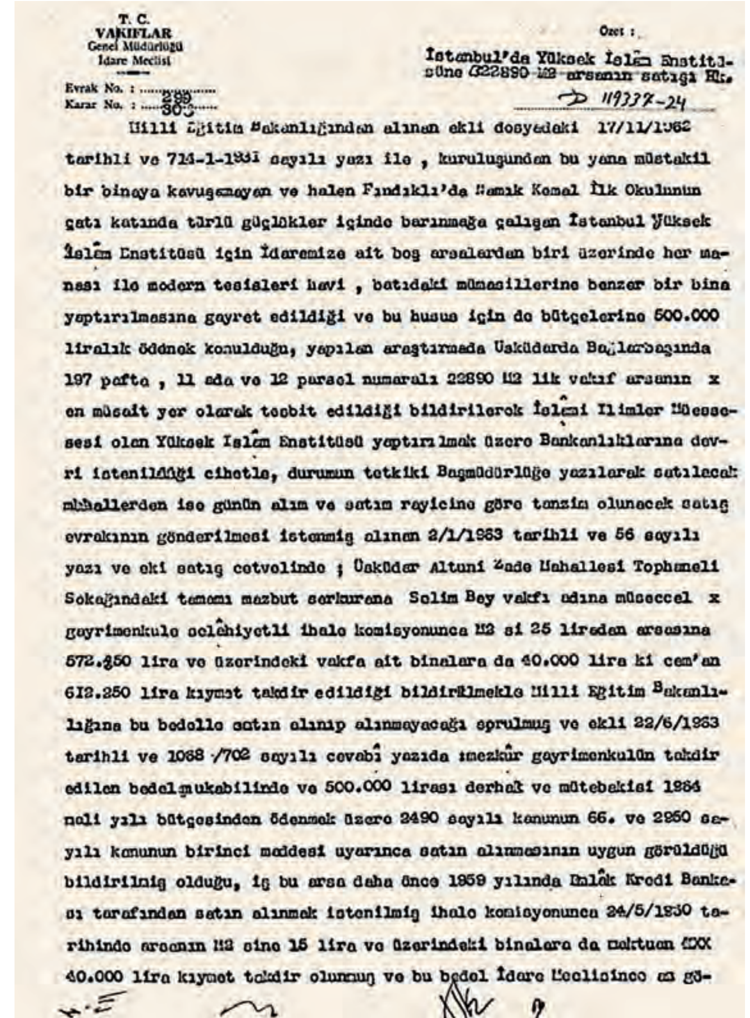
ve mülkiyet itibarıyla vakıflara ait vakıf hayrat eserlerden geriye sadece cami ve mescitler kalmıştır.

Kadro haricine çıkartılan cami ve mescitlerin satışına, 1935 tarihinde yürürlüğe giren 2845 sayılı *Kanun*'dan sonra başlanılmış olması gerekirken, söz konusu hayratların satışına tasnif çalışmalarına başlanıldığı 1927 yılından itibaren başlanılmıştır.

1927 senesi *Muvazene-i Umumiye Kanunu*'nun (*Bütçe Kanunu*) 14. maddesinde hakiki ihtiyaç dışındaki cami ve mescitlerin kadro dışı bırakılacağı ifade edilmiştir. *Bütçe Kanunu*'na dayanarak Diyanet İşleri Başkanlığı 8 Ocak 1928'de bir genelge çıkarmıştır. Bu genelgede camiler tasnif edilmiş ve kanunda belirtilen "hakiki ihtiyaç" kavramı açıklanmıştır. Buna göre iki caminin uzaklığının en az 500 m olması kuralı getirilmiş, birbirine yakın iki camiden birisi tasnif dışı bırakılmıştır. Tasnif dışı kalan bu camiler de kapatılmış ve sonrasında da satılmıştır.

İlk satılan camilere bakıldığında 1927 yılında İcra Vekilleri Heyeti'nin kararı ile Fevzi Paşa Caddesi'ne katıldığı için Şehremaneti'ne satılan Hatice Sultan Camii ile belediyece istimlak edilen Rumelihisarı'nda bulunan Yaşmakcı Şücaettin Camii ve müştemilatı yer almaktadır.[6]

6 Öztürk, *Vakıf Müessesesi*, s. 485.



T. C.
VAKIFLAR
Genel Müdürlüğü
İdare Meclisi

Evrak No. : 299
Karar No. : 303

Özet :

İstanbul'da Yüksek İslâm Enstitüsüne 22890 M2 arsanın satışı Hk.

D 119337-24

Milli Eğitim Bakanlığından alınan ekli dosyadaki 17/11/1962 tarihli ve 714-1-1331 sayılı yazı ile , kuruluşundan bu yana müstakil bir binaya kavuşamayan ve halen Fındıklı'da Namık Kemal İlk Okulunun çatı katında türlü güçlükler içinde barınmağa çalışan İstanbul Yüksek İslâm Enstitüsü için İdaremize ait boş arsalardan biri üzerinde her manası ile modern tesisleri havi , batıdaki mümasillerine benzer bir bina yaptırılmasına gayret edildiği ve bu husus için de bütçelerine 500.000 liralık ödenek konulduğu, yapılan araştırmada Üsküdarda Bağlarbaşında 197 pafta , 11 ada ve 12 parsel numaralı 22890 M2 lik vakıf arsanın x en müsait yer olarak tesbit edildiği bildirilerek İslâmi İlimler Müessesesi olan Yüksek İslâm Enstitüsü yaptırılmak üzere Bakanlıklarına devri istenildiği cihetle, durumun tetkiki Başmüdürlüğe yazılarak satılacak mahallerden ise günün alım ve satım rayicine göre tanzim olunacak satış evrakının gönderilmesi istenmiş alınan 2/1/1963 tarihli ve 56 sayılı yazı ve eki satış cetvelinde ; Üsküdar Altuni Zade Mahallesi Tophaneli Sokağındaki tamamı mazbut sarkurana Selim Bey vakfı adına müseccel x gayrimenkule selâhiyetli ihale komisyonunca M2 si 25 liradan arsasına 572.250 lira ve üzerindeki vakfa ait binalara da 40.000 lira ki cem'an 612.250 lira kıymet takdir edildiği bildirilmekle Milli Eğitim Bakanlığına bu bedelle satın alınıp alınmayacağı sorulmuş ve ekli 22/6/1963 tarihli ve 1068-/702 sayılı cevabî yazıda mezkûr gayrimenkulün takdir edilen bedel mukabilinde ve 500.000 lirası derhal ve mütebakisi 1964 mali yılı bütçesinden ödenmek üzere 2490 sayılı kanunun 66. ve 2950 sayılı kanunun birinci maddesi uyarınca satın alınmasının uygun görüldüğü bildirilmiş olduğu, iş bu arsa daha önce 1959 yılında Emlâk Kredi Bankası tarafından satın alınmak istenilmiş ihale komisyonunca 24/5/1950 tarihinde arsanın M2 sine 15 lira ve üzerindeki binalara da maktuan XXX 40.000 lira kıymet takdir olunmuş ve bu bedel İdare Meclisince az gö-

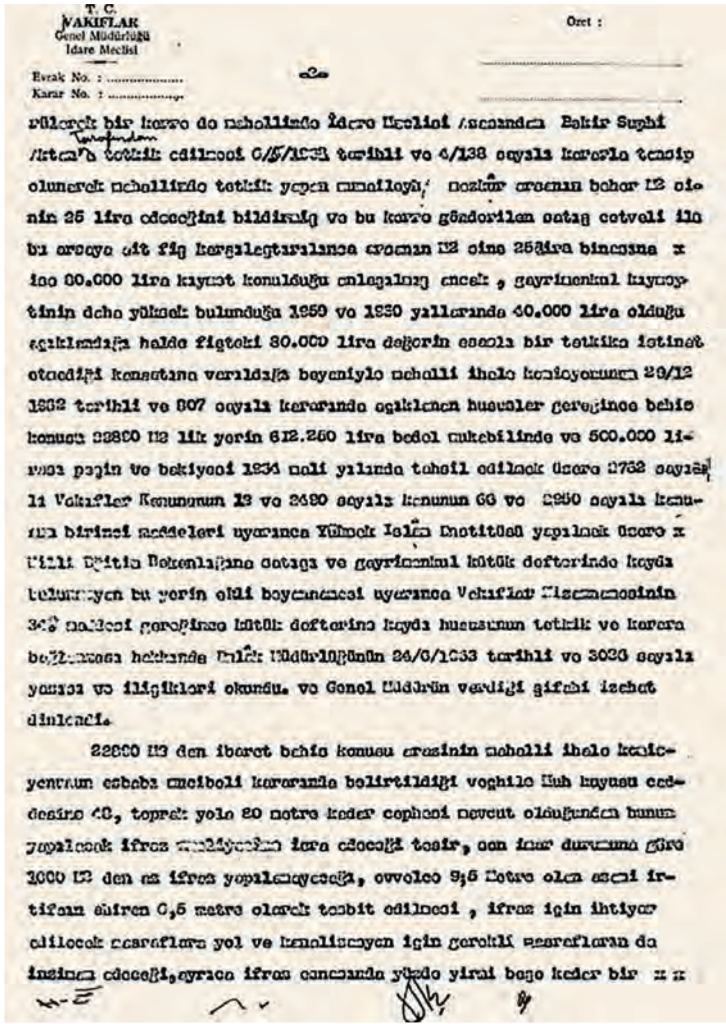
Belge 13 (1)- Üsküdar Bağlarbaşı'nda yapılacak Yüksek İslam Enstitüsü binaları için taşınmaz satışına ilişkin Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisi kararı

Satış ilanlarında, cami ve mescit denilmeyerek, "harap vakıf bina" denilmesi istenilmiştir. Toplumun tepkisinden çekinildiği ve toplumun hassasiyetlerinden ötürü alıcı olmak istemeyeceği düşünüldüğünden, sağlam cami ve mescitler çoğu zaman tarihî ve mimari kıymeti olmadığı, ipkasında fayda görülmediği gerekçesiyle ya da arsa olarak gösterilerek satışa çıkartılmıştır.

İki defa tasnife tâbi tutulan cami ve mescitler, en fazla İstanbul'da satılmıştır.

Çıkarılan kanunlarla vakfın mal varlığı ve hizmet alanları bir başka kamu kuruluşuna devredilmiştir. Sonraki süreçte cami ve mescitlerde olduğu gibi satılmak suretiyle vakfın hayratı hizmete kapatılarak, vakıf gayesiz bırakılmış ve hayır hizmeti kalmadığı için zaptedilmiştir.

Cumhuriyet döneminde cami ve mescit hususundaki tasarruf bunların tasnif edilip satışından ibaret değildir. Bunun dışında bazı camiler de müze veya müze deposu hâline getirilmiştir.



T. C.
VAKIFLAR
Genel Müdürlüğü
İdare Meclisi

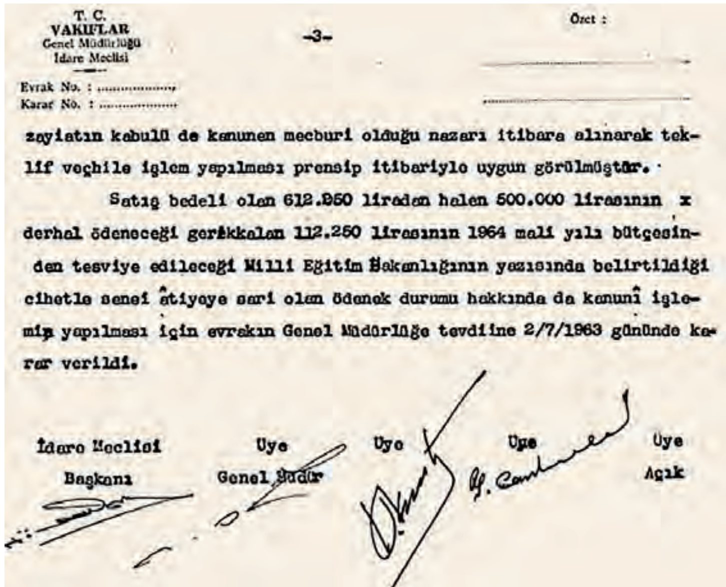
Özet :

-2-

Evrak No. :
Karar No. :

görerek bir karar de mahallinde İdare Meclisi Azasından Bakir Suphi Atcan'a (tarafından) tetkik edilmesi 6/5/1963 tarihli ve 4/138 sayılı kararla tensip olunarak mahallinde tetkik yapan mumaileyh, mezkûr arsanın beher M2 sinin 25 lira edeceğini bildirmiş ve bu karara gönderilen satış cetveli ile bu arsaya ait fiş karşılaştırılınca arsanın M2 sine 25 lira hesabına x ise 00.000 lira kıymet konulduğu anlaşılmış ancak, gayrimenkul kıymetinin daha yüksek bulunduğu 1959 ve 1960 yıllarında 40.000 lira olduğu açıklandığı halde fişteki 80.000 lira değerin esaslı bir tetkike istinat etmediği kanaatına varıldığı beyaniyle mahalli ihale komisyonunun 29/12/1962 tarihli ve 807 sayılı kararında açıklanan hususlar gereğince bahis konusu 22800 M2 lik yerin 612.250 lira bedel mukabilinde ve 500.000 lirası peşin ve bakiyesi 1964 mali yılında tahsil edilmek üzere 2762 sayılı Vakıflar Kanununun 13 ve 2490 sayılı kanunun 66 ve 2950 sayılı kanunun birinci maddeleri uyarınca Yüksek İslâm Enstitüsü yapılmak üzere x Milli Eğitim Bakanlığına satışı ve gayrimenkul kütük defterinde kaydı bulunmayan bu yerin eldi beyannamesi uyarınca Vakıflar Nizamnamesinin 36 maddesi gereğince kütük defterine kaydı hususunun tetkik ve karara bağlanması hakkında Emlâk Müdürlüğünün 24/6/1963 tarihli ve 3030 sayılı yazısı ve ilgileri okundu. ve Genel Müdürün verdiği şifahi izahat dinlendi.

22800 M2 den ibaret bahis konusu arsanın mahalli ihale komisyonun esbabı mucibeli kararında belirtildiği veçhile Nuh kuyusu caddesine 40, toprak yola 20 metre kadar cephesi mevcut olduğundan bunun yapılacak ifraz muamelesine [illegible] tesir, son imar durumuna göre 3000 M2 den az ifraz yapılamayacağı, evvelce 9,5 metre olan asgari irtifaın şimdi 6,5 metre olarak tesbit edilmesi, ifraz için ihtiyar edilecek masraflara yol ve kanalizasyon için gerekli masrafların da inzimam edeceği, ayrıca ifraz sonunda yüzde yirmi beşe kadar bir x x



T. C.
VAKIFLAR
Genel Müdürlüğü
İdare Meclisi

Özet :

-3-

Evrak No. :
Karar No. :

zayiatın kabulü de kanunen mecburi olduğu nazarı itibara alınarak teklif veçhile işlem yapılması prensip itibariyle uygun görülmüştür.

Satış bedeli olan 612.250 liradan halen 500.000 lirasının x derhal ödeneceği gerikkalan 112.250 lirasının 1964 mali yılı bütçesinden tesviye edileceği Milli Eğitim Bakanlığının yazısında belirtildiği cihetle senei âtiyeye sari olan ödenek durumu hakkında da kanunî işlemin yapılması için evrakın Genel Müdürlüğe tevdiine 2/7/1963 gününde karar verildi.

İdare Meclisi Başkanı | Üye Genel Müdür | Üye | Üye | Üye Açık

Belge 13 (2)- Üsküdar Bağlarbaşı'nda yapılacak Yüksek İslam Enstitüsü binaları için taşınmaz satışına ilişkin Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisi kararı

Müzeye çevrilen camiler içerisinde ilk olarak İstanbul'daki Ayasofya Camii akla gelmektedir. Bir kilise olarak inşa edilen yapı, İstanbul'un fethedilmesiyle camiye çevrilmiş ve Fatih Sultan Mehmed Vakfı adına tapuya kaydettirilmiştir. 480 yıl cami olarak kullanıldıktan sonra Bakanlar Kurulu kararı ile 1934 yılında müzeye çevrilmiştir.

Vakfın özel hukuk tüzel kişiliğine sahip olduğu ve vakıf malların sahibinin devlet olmadığı, vakfın kendisinin olduğu düşünüldüğünde, bu uygulamanın vakıf hukuku anlamında doğru olmadığı aşikârdır.

Ayasofya'dan başka, Bakanlar Kurulu kararı ile İstanbul'da Fethiye, Kariye ve Perizat Hatun (Hatuniye) camileri de müzeye çevrilmiştir.

Akar ve hayrat ayırt etmeksizin birçok vakıf taşınmazın elden çıkarıldığı ve bir anlamda tasfiye programının yürütüldüğü tüm bu uygulamalara karşın Cumhuriyet'ten sonra vakıflar için çıkarılan ve vakıf ruhuna uygun olan tek kanun 1957 yılında yürürlüğe giren 7044 sayılı *Kanun*'dur. Kanuna göre, herhangi bir yolla hazineye, belediyelere ve özel idarelere geçen ama aslında vakıf yoluyla yapılan taşınmaz mallar içinde korunması gerekli tarihsel veya mimari değer taşıyan eserlerin mülkiyeti Vakıflar Genel Müdürlüğü'ne geçmektedir.[7] Vakıflar Genel Müdürlüğü bu yolla, kendi mülkiyetine geçen taşınmaz eski eserleri de koruması altına almış, böylece zamanın ve ihmalciliğin zararlarından kurtulmaları sağlanmıştır.

İstanbul'un İmarında Yıkılan Vakıf Mirası

XX. yüzyılın başlarında imparatorluklar, başkentleriyle birlikte tarih sahnesinden ayrılmışlardır. Başkentin düşman işgalinden kurtuluşunun ardından sessiz ve yalnız bir dönem başlamıştır. Artık imparatorluk devri bitmiş ve yeni Cumhuriyet kurulmuştur. Üç büyük imparatorluğun başkenti ve İslam dünyasının hilafet merkezi olan şehir, artık bir ulus-devletin, genç Türkiye Cumhuriyeti'nin, sadece en büyük kenti olarak varlığını sürdürecektir.

Cumhuriyet ilan edilirken 1.200.000'in üzerinde olan nüfus 1920'lerin sonunda 600.000'in biraz üzerindeydi. Gerçekten de şehir terk edilmiş gibiydi. İmparatorluğun yüzlerce yıl bütün zenginliğinin aktığı başkent, fakir düşmüş, kendi hâline terk edilmişti.

Bir yandan Batılılaşmaya, öte yandan imparatorluğa ait her türlü sembol ve kurumdan kurtularak ulus-devlet olmaya çalışan genç devlet, bu yıllarda bütün enerjisini kültürel, politik, ekonomik, ideolojik vb. her anlamda Ankara'yı kurmaya kullanmıştır. Yeni başkent Ankara'ya kaynak yaratmak uğruna İstanbul'un tarihî ve mimari dokusu ihmale

7 Ahmet Mumcu, "Eski Eserler Hukuku ve Türkiye", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 1971, c. 28, sy. 1-4, s. 60.

İstanbul Evkaf Müdiriyeti ilânları

Değeri Lira	K.	Pey akçesi miktarı Lira K.	
150	00	11 25	Üsküdarda Rummehmedpaşa mahallesinde Arasta sokağında 6 No.lı bütün bir dükkân.
787	50	59 13	Aksarayda Yakubağa mahallesinde Valdecamii karşısında 315 metro terbiinde muhterik Yakubağa camii arsası.
150	00	11 25	Balatta Hamamımuhiddin mahallesinde Kesmekaya caddesinde yeni 65 numaralı 86 metro terbiinde bulunan bütün bir arsa.
55	00	4 13	Şehremininde Aydınkethüda mahallesinde Yayla caddesinde 67/83 numaralı 126 metro terbiinde bulunan bütün bir arsa.
172	50	12 94	Beyoğlunda Hüseyinağa mahallesinde Çaylak sokağında 94/96 numaralı 172,5 metro terbiinde bulunan bütün bir arsa.
400	00	30 00	Fatihte Sarıgüzelde Hüsrevpaşatürbesi karşısında 231 metro 84 santim terbiinde Dibekcamii arsasile mevcud taşları.
311	78	23 40	Hırkaişerifte Muhtesip İskenderbey mahallesinde 155 metro terbiinde bulunan Mollaahaveyn camii imamına meşruta ev arsası.
100	00	7 50	Mahmudpaşada Çuhacı hanı alt katta 10 numaralı yıkık bir oda.
602	91	45 20	Kasımpaşada Camiikebir mahallesinde Mescid sokağında 18 numaralı 230 metro terbiinde bulunan mescid arsası.
300	00	22 50	Çemberlitaşta Vezirhanı alt katta 64 numaralı bütün bir oda.
201	00	15 08	Samatyada Mirahor İlyasbey mahallesinde Hacımanol sokağında 40 numaralı 201 metrodan ibaret bütün bir arsa.
1400	00	105 00	Fatihte 201 metro terbiinde bulunan Pirinççisinan camii arsasile taşları.
334	10	25 07	Hırkaişerifte Akşemseddin mahallesinde Fırın sokağında 50 numaralı ve 167,5 metro terbiinde bulunan Akşemseddin camii müezzinine meşruta ev arsası.
407	00	30 53	Topkapıda Beyazıdağa mahallesinde Kilise sokağında Tramvay caddesine yakın yerde 234 metro terbiinde bulunan bütün bir arsa.
1417	28	106 29	Galatada Bereketzade mahallesinde Camiişerif sokağında 7, 9 numaralı 177 metrodan ibaret imama meşruta ev arsası.
150	00	11 25	Yedikulede Mirahor İlyasbey mahallesinde Hacımanol sokağında eski 114 numaralı 115 metrodan ibaret bütün bir arsa.
67	20	5 04	Üsküdarda Muradreis mahallesinde Köprülükonak sokağında 44 numaralı kayıd mucibince 168 metro terbiinde bulunan bütün bir arsa.
76	12	5 70	Samatyada Hacıkadın mahallesinde Mercancıkirkor sokağında eski 15 numaralı kayıd mucibince 43,5 metrodan ibaret bütün bir arsa.
172	50	12 94	Yenikapıda Tülbentcihüsameddin mahallesinde Sepetçi sokağında 34/1 numaralı 69 metro terbiinde bulunan bütün bir arsa.
687	00	51 52	Yenikapıda Tülbentcihüsameddin mahallesinde Yenikapı caddesinde 31 numaralı 229 metro terbiinde bulunan bütün bir arsa.
800	00	60 00	Yedikulede Mirahor İlyasbey mahallesinde 425 metro terbiinde bulunan İlyasçelebi camii arsası.
83	00	6 23	Beyoğlunda Hüseyinağa mahallesinde Sultançeşmesi sokağında 35 numaralı 48 metro terbiinde bulunan bir arsa.

Yukarıda yazılı olan mallar satılmak üzere 15 gün için arttırmaya çıkarılmıştır. İhalesi kânunusaninin 28 inci pazartesi günü saat 15 tedir. İstiyenlerin pey akçelerile beraber Mahlûlât Kalemine gelmeleri. (125)

Foto 1- 24 Ocak 1935 tarihli *Cumhuriyet* gazetesinde çıkan satış ilanı

İstanbul Vakıflar Direktörlüğü İlânları

Değeri Lira K.	Pey parası Lira K.	
56 00	4 20	Şehzadebaşında Koğacılar caddesinde yıkık Revaniçelebi camii enkazı (mahallinde saat onda)
56 00	4 20	Hırkaişerifte Aksemseddin mahallesinde Çukur sokağında Mollaahaveyn camii enkazı (mahallinde saat on birde)
80 00	6 00	Balatta Karabaş mahallesinde Balat caddesinde eski 112/114 yeni 122 numaralı sahilhane (mahallinde saat on üçte)

Yukarıda yazılı üç parça enkaz 28/12/936 pazartesi günü hizalarında yazılı saatlerde ve yerlerinde pazarlık suretile satılacağından isteklilerin muayyen saatte mahallinde bulunacak memuruna müracaatleri. (3660)

hissedarlarına bildiriliyor ki:

Türkiye Cumhuriyeti Büyük Millet Meclisi tarafından 12 haziran 1933 te tasdik edilmiş olan 2308 numaralı kanuna göre 9 nisan 1927 tarihinden itibaren 4.18 İngiliz liralık yapılan ilk mevcudat tevziatı ancak 8 nisan 1937 akşamı tarihine kadar hisse senedi sahiblerine tediye edilebilecektir.

Bu tarihin mürurundan sonra meblâğı mezkûr, kanun mucibince Hazineye tediye edilecektir.

Foto 2- 20 Aralık 1936 tarihli *Cumhuriyet* gazetesinde çıkan satış ilanı

T. C.
VAKIFLAR
Umum Müdürlüğü
İdare Meclisi
Sayı 138

Hülâsa

Karar No.
141

Babıâlide Nallı mescit civarında Acı musluk sokağında kâin İbrahim paşa Camii arsasının evvelce Giresun Mebusu Hakkı Tarıka ifrazen satılan kısmından geri kalan arsa ile cami binası ve muhafaza duvarının işe yaramaz bir hale gelmesinden dolayı satılmasına mahallî Encümenince lüzum gösterilmiş ve bu kerre 2877 lira 50 kuruş kıymet takdir edildiğinden bahsile camiin mimarî kıymeti olmadığı da Müzeler idaresinden bildirilmesine göre, bedelleri diğer hayrata tahsis edilmek üzre satılmasına dair Muamelât M. T. Müdürlüğünün tevdi olunan 29/2/936 günlü ve 1483 sayılı yazısı ile ilişiği evrak okundu.

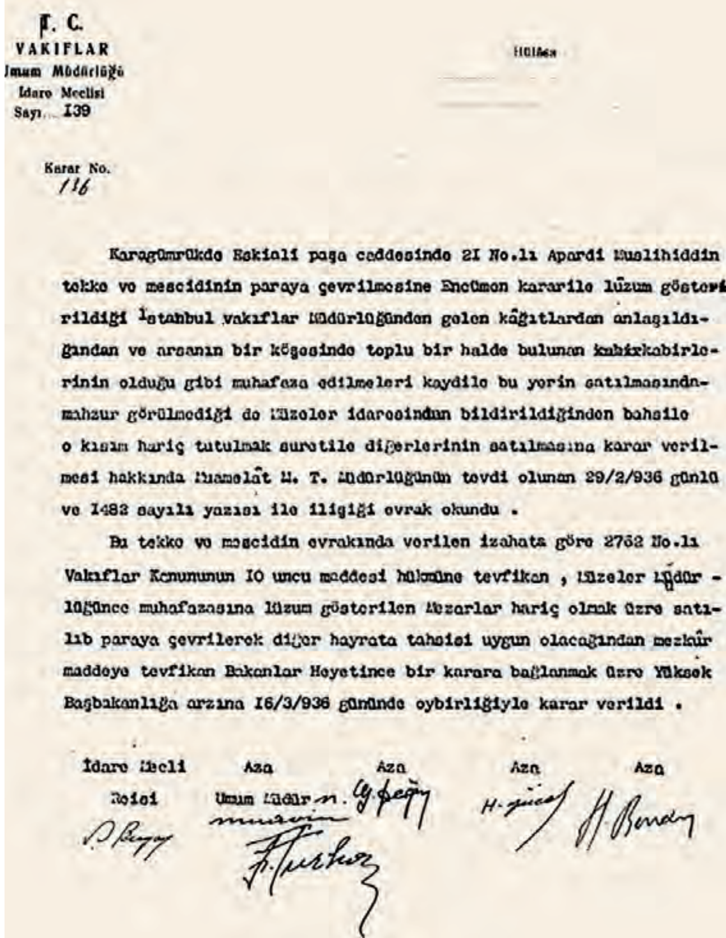
Bu camiin mimarî kıymeti olmadığı Müzeler idaresinden bildirilmesine ve evrakında gösterilen sebeblere göre 2762 No.lı vakıflar kanununun 10 uncu maddesine tevfikan usulen satılıb parasının diğer hayrata tahsisi uygun olacağından mezkûr maddeye tevfikan Bakanlar Heyetince bir karara bağlanmak üzre yüksek başkanlığa arzına 16/3/36 gününde oybirliğile karar verildi.

İdare Meclisi Reisi	Aza Umum Müdür	Aza	Aza	Aza

Belge 14- İbrahim Paşa Camii arsasının satışına ilişkin Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisi kararı

uğratılmıştır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında İstanbul dayanılmaz bir sefalet içinde ölen bir şehirdi. Yüzlerce yıllık şehir tarihinde ilk kez dışarıdan yönetilmeye başlandı. Şehrin tarihî topoğrafyasının ve şehir tarihinin çok önemli unsurları olan birçok yapı bu müdahaleler sonucu yıkılmıştır. İnsanlığın en zengin kültür miraslarından birine başkentlik yapan İstanbul, modernleşmeci bir tavrın kötü imar faaliyetleriyle kendisine o zamana kadar asıl kimliğini veren dokusunu büyük ölçüde kaybetmiştir.

Osmanlı Devleti'nde kamusal ihtiyaçların giderildiği mekânlar (cami, okul, hamam, medrese, hastane,


T. C.
VAKIFLAR
Umum Müdürlüğü
İdare Meclisi
Sayı 139

Hülâsa

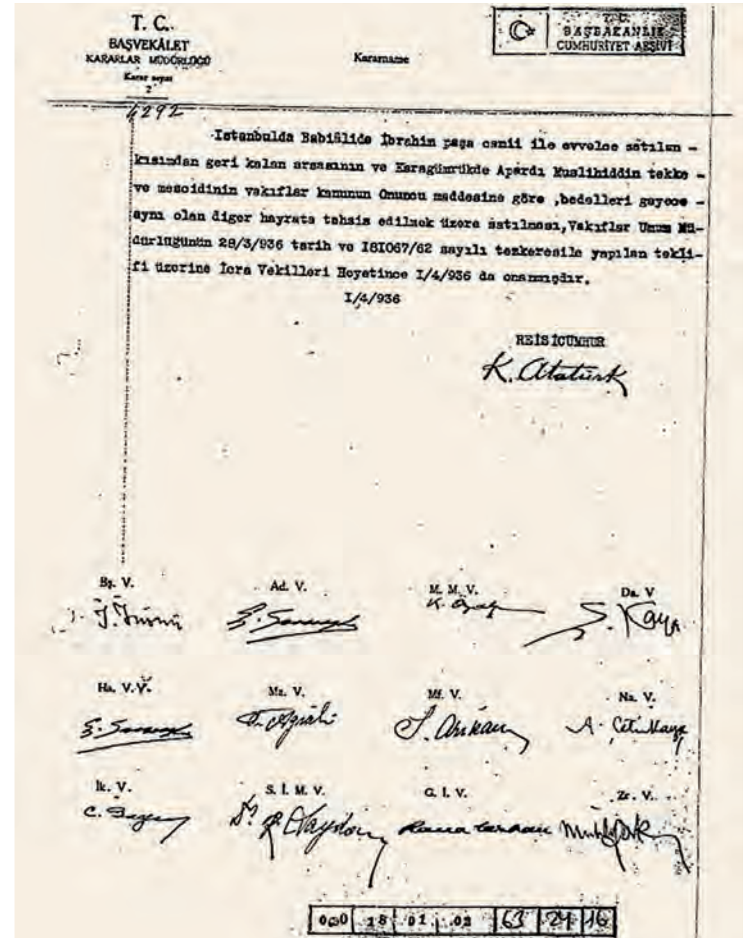
Karar No.
116

Karagümrükde Eskiali paşa caddesinde 2I No.lı Apardi Muslihiddin tekke ve mescidinin paraya çevrilmesine Encümen kararile lüzum gösterilmediği İstanbul vakıflar Müdürlüğünden gelen kâğıtlardan anlaşıldığından ve arsanın bir köşesinde toplu bir halde bulunan kabirlerinin olduğu gibi muhafaza edilmeleri kaydile bu yerin satılmasında mahzur görülmediği de Müzeler idaresinden bildirildiğinden bahsile o kısım hariç tutulmak suretile diğerlerinin satılmasına karar verilmesi hakkında Muamelât U. T. Müdürlüğünün tevdi olunan 29/2/936 günlü ve 1482 sayılı yazısı ile iligiği evrak okundu.

Bu tekke ve mescidin evrakında verilen izahata göre 2762 No.lı Vakıflar Kanununun IO uncu maddesi hükmüne tevfikan, Müzeler Müdürlüğünce muhafazasına lüzum gösterilen Mezarlar hariç olmak üzre satılıb paraya çevrilerek diğer hayrata tahsisi uygun olacağından mezkûr maddeye tevfikan Bakanlar Heyetince bir karara bağlanmak üzre Yüksek Başbakanlığa arzına 16/3/936 gününde oybirliğiyle karar verildi.

İdare Meclis Reisi	Aza Umum Müdür muavini	Aza	Aza	Aza

Belge 15- Apardi Muslihiddin Tekke ve Mescidi'nin satışına ilişkin Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisi kararı


T. C.
BAŞVEKÂLET
KARARLAR MÜDÜRLÜĞÜ
Karar sayısı
2/4292

Kararname

T.C. BAŞBAKANLIK CUMHURİYET ARŞİVİ

İstanbulda Babıâlide İbrahim paşa camii ile evvelce satılan kısımdan geri kalan arsasının ve Karagümrükde Apardı Muslihiddin tekke ve mescidinin vakıflar kanunun Onuncu maddesine göre, bedelleri gayece aynı olan diğer hayrata tahsis edilmek üzere satılması, Vakıflar Umum Müdürlüğünün 28/3/936 tarih ve 181067/62 sayılı tezkeresile yapılan teklifi üzerine İcra Vekilleri Heyetince 1/4/936 da onanmışdır.

1/4/936

REİS İCUMHUR
K. Atatürk

Bş. V.	Ad. V.	M. M. V.	Da. V
Ha. V.V.	Ma. V.	Mf. V.	Na. V.
İk. V.	S. İ. M. V.	G. İ. V.	Zr. V.

030 18 01 02 63 24 16

Belge 16- İbrahim Paşa Camii ve Apardi Muslihiddin Tekke ve Mescidi'nin satışına ilişkin Bakanlar Kurulu kararı

kütüphane, aşevi vs.) yerleşim yerinin merkezinde, daha çok külliyelerin bünyesinde yer almaktaydı. Bu yapılar vakıf müessesesi aracılığı ile vücuda getirildiğinden yerleşim biriminin merkezinde, tabii olarak, vakıf müessesesi yer almakta ve yerleşim alanları bu merkez etrafında şekillenmekteydi. Hemen hemen bütün sosyal ihtiyaçların karşılandığı merkez konumunda olan vakıf külliyeler, yerleşim yerindeki konumları itibarıyla toplumda fertler ve gruplar arasında sosyal bütünleşmenin sağlanmasında etkin rol oynamışlardır. Bir anlamda şehirler; vakıf anlayışı etrafında kurulmuş ve gelişmişledir. Şehirlere asıl kimliğini veren vakıf abidelerle ilgili şehirlerin yeniden imar edilmesi aşamasında iki yol vardı. Birincisi; açılacak yollar için vakıf eserler yıkılacaktı, ikincisi; yollar eserlerin etrafından açılacaktı. Bu yollardan birincisi tercih edilmiş ve yüzlerce vakıf eser yıkılmıştır.

1912-1914 yılları arasında belediye başkanlığı görevinde bulunan Cemil Topuzlu'nun imar çalışmaları bu dönemdeki ilk önemli müdahaledir.

Karaköy'deki Kemeraltı Caddesi, Alemdar Yokuşu ile Beyazıt Meydanı arasında uzanan Divanyolu başta olmak üzere birkaç ana yol, bu dönemde açılarak genişletildi. Bu sırada mescitler, hanlar ile sivil mimarinin önemli örnekleri bir bir yıkılmıştır. Çukur Çeşme Hamamı, Zeynep Sultan Camii'nin önündeki hazire, Firuz Ağa Camii'nin yanındaki türbe ve sebil, Atik Ali Paşa Camii Külliyesi ve Elçi Hanı bunlardan bazılarıdır. Cemil Paşa, yıktığı eserleri anılarında övünerek anlatmaktadır. Yıkamadığı Ayasofya Hamamı için; "O fersude hamamı kaldıramadım, herkesten itiraz sesleri yükseldi." diyerek dönemin tarihe ve kültürel mirasa bakışını sergilemiştir.[8]

İstanbul'u yeni imar planları 1936'dan sonra hazırlanmaya başlamış, ancak 1939'da II. Dünya Savaşı'nın çıkması İstanbul için tasarlanan projelerin gerçekleşmesini geciktirmiştir.

İstanbul Vali ve Belediye Reisi Dr. Lütfi Kırdar'ın idaresinde başlayan çalışmalar için 1933 yılında İstanbul'u ve Boğaziçi'ni planlamak üzere Fransa'dan dünyaca ünlü şehir plancısı Henri Prost davet edildi. Prost için İstanbul, şehir değildi. Onun planları sayesinde şehirleşecekti!

8 Burak Çetintaş, "İstanbul: Şehri Yıkarak Tarihe Geçenler", *NTV Tarih,* 2012, sy. 47, s. 63.



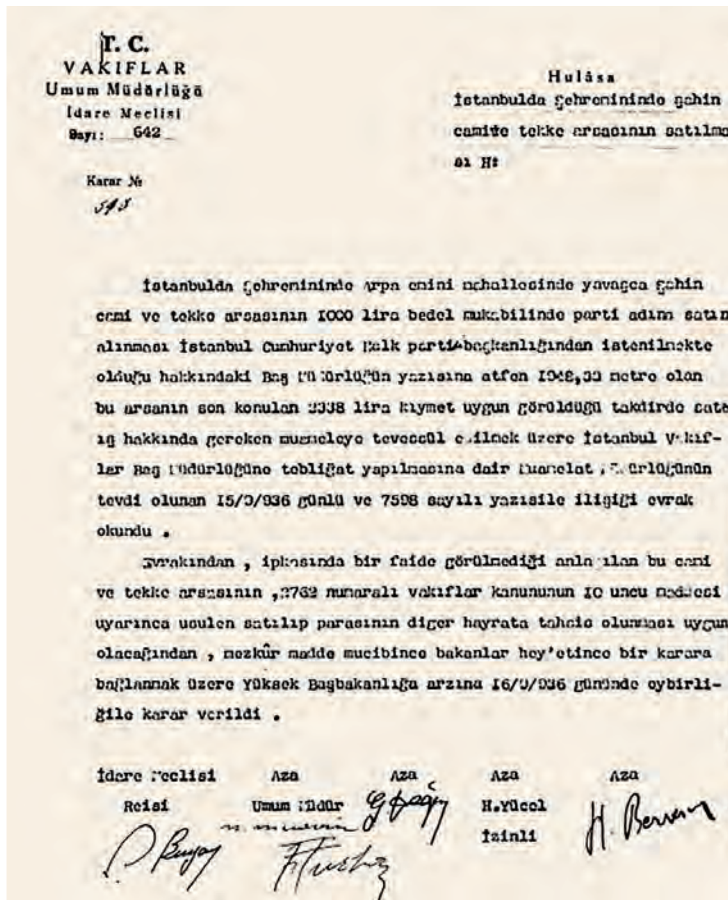
3- Aksaray'da yol açma çalışmaları

4- Süleyman Subaşı Camii (1941)



5- Aksaray Camcılar Mescidi

6- (Karaköy) Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Camii



T. C.
VAKIFLAR
Umum Müdürlüğü
İdare Meclisi
Sayı: 642

Karar №
548

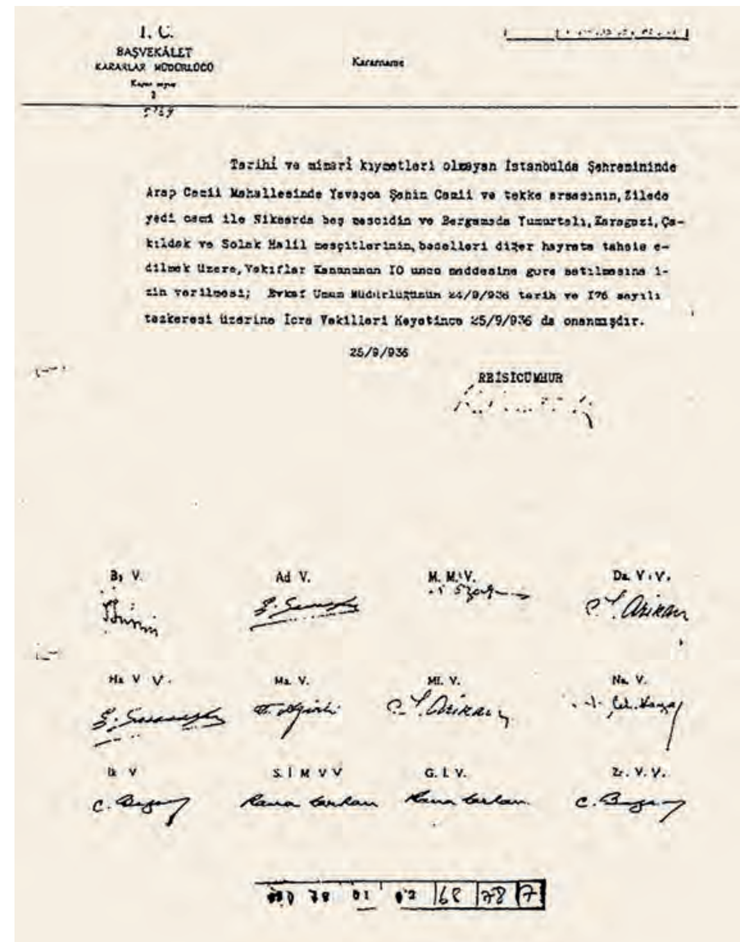
Hulâsa
İstanbulda Şehremininde Şahin camiile tekke arsasının satılması H:

İstanbulda Şehremininde Arpa emini mahallesinde yavaşça Şahin cami ve tekke arsasının 1000 lira bedel mukabilinde parti adına satın alınması İstanbul Cumhuriyet Halk partisi başkanlığından istenilmekte olduğu hakkındaki Baş Müdürlüğün yazısına atfen 1948,33 metre olan bu arsanın son konulan 2338 lira kıymet uygun görüldüğü takdirde sateş ış hakkında gereken muameleye tevessül edilmek üzere İstanbul Vakıflar Baş Müdürlüğüne tebligat yapılmasına dair Muamelat Müdürlüğünün tevdi olunan 15/9/936 günlü ve 7598 sayılı yazısile ilişiği evrak okundu.

Evrakından, ipkasında bir faide görülmediği anlaşılan bu cami ve tekke arsasının, 2762 numaralı vakıflar kanununun 10 uncu maddesi uyarınca usulen satılıp parasının diger hayrata tahsis olunması uygun olacağından, mezkûr madde mucibince bakanlar hey'etince bir karara bağlanmak üzere Yüksek Başbakanlığa arzına 16/9/936 gününde oybirliğile karar verildi.

İdare Meclisi Reisi — Aza Umum Müdür — Aza — Aza H.Yücel İzinli — Aza

Belge 17- Yavaşça Şahin Camii ve Tekke arsasının satışına ilişkin Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisi kararı



T. C.
BAŞVEKÂLET
KARARLAR MÜDÜRLÜĞÜ

Kararname

Tarihî ve mimarî kıymetleri olmayan İstanbulda Şehremininde Arap Camii Mahallesinde Yavaşça Şahin Camii ve tekke arsasının, Ziledo yedi cami ile Niksarda beş mescidin ve Bergamada Yumurtalı, Karagazi, Çekildek ve Solak Halil mesçitlerinin, bedelleri diğer hayrata tahsis edilmek üzere, Vakıflar Kanununun 10 uncu maddesine göre satılmasına izin verilmesi; Evkaf Umum Müdürlüğünün 24/9/936 tarih ve 176 sayılı tezkeresi üzerine İcra Vekilleri Heyetince 25/9/936 da onanmışdır.

25/9/936

REİSİCUMHUR

B. V. — Ad. V. — M. M. V. — Da. V. V.
Ha. V. V. — Ma. V. — Ml. V. — Na. V.
İk. V. — S. İ. M. V. V. — G. İ. V. — Zr. V. V.

Belge 18- Yavaşça Şahin Camii ve Tekke arsasının satışına ilişkin Bakanlar Kurulu kararı

T. C.
VAKIFLAR
UMUM MÜDÜRLÜĞÜ
İdare Meclisi
Evrak No. 387
Karar No. 377

Hulâsa
İstanbulda satılmak istenilen cami arsası H.

Ahşap depo haline getirilerek kiraya verilmekte olan Tüfekhane camii arsasının bu günkü duruma göre paraya çevrilmesi için Başmüdürlükten izin istenilmekte olduğundan vakıflar kanununun 10 uncu maddesi uyarınca satılması hakkında Muamelât Müdürlüğünün 27/4/945 tarih ve 33 387 kâğıt işleri sayılı yazısı ve ilişikleri okundu.

İstanbul Başmüdürlüğü ihale komisyonunun ilişik 31/3/945 tarihli kararında yazılı olduğu veçhile adı geçen Tüfekhane camii arsasının ipkasında fayda bulunmadığı anlaşıldığından, üzerindeki ahşap kereste deposu ankazile birlikte vakıflar kanununun 10 uncu maddesi uyarınca usulen satılması uygun görülmüştür. Gereği yapılmak üzere Umum Müdürlüğe tevdiine 2/6/945 gününde oybirliğiyle karar verildi.

İdare Meclisi Başkanı — Üye Umum Müdür — Üye — Üye — Üye Açık

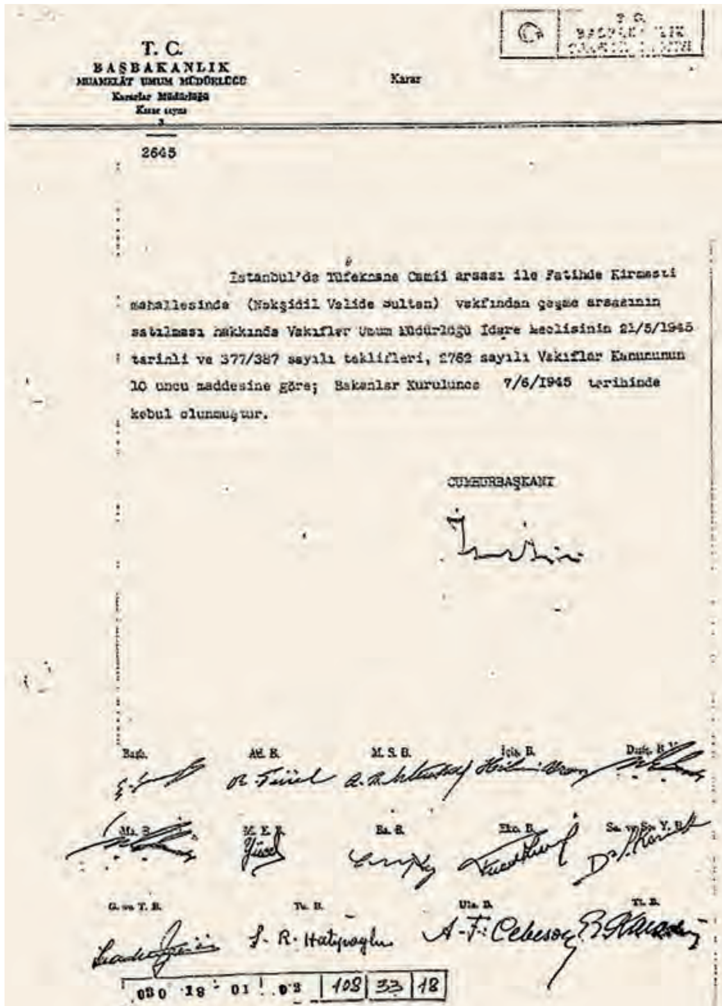
Belge 19- Tüfekhane Camii arsasının satışına ilişkin Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisi kararı

Şehrin türlü müdahalelerle eski cazibesini kazanması, kaçan nüfus için cazip hâle getirilmesi planlanmıştı. Prost'a göre modern Türkiye'nin 10 yıldır harap olmaya terk edilmiş bu önemli kenti, ciddi bir şekilde ele alınıp yeniden imar edilecekti.

Lütfi Kırdar, eski şehrin çevresine yeni bir kent oluşturmak yerine tarihî dokusunu o günlerde hâlâ korumakta olan şehir içine müdahalelerde bulunmuştur. Taksim'deki tarihî Topçu Kışlası yıktırılmış ve bugünkü Gezi Parkı kurulmuştur. Ayas Paşa Mezarlığı 1927'de satılmış ve bu alanda Cumhuriyet İstanbul'unun ilk apartmanları yapılmıştı.[9]

Taksim'i Yenikapı'ya bağlayacak bulvarın açılması için Yenikapı'dan ve Unkapanı'ndan başlatılan çalışmalarda yüzlerce tarihî vakıf eseri yıkılmıştı. Bu güzergâhta yıkılan eserlerin bazıları: İbrahim Paşa Hamamı, Kırk Çeşme, Gürcü Mehmet Paşa Çeşmesi, Mahmudiye Mektebi, Bostan Camii, Revanî Çelebi Mescidi, Firuz Ağa Mescidi, Sekbanbaşı İbrahim Ağa Mescidi, Hoca Teberrük Mescidi, Papasoğlu Mescidi, Süleyman Subaşı Camii'dir. Eminönü Meydanı'nın genişletilmesi sırasında

9 Çetintaş, "İstanbul: Şehri Yıkarak Tarihe Geçenler", s. 64.



T. C.
BAŞBAKANLIK
MUAMELÂT UMUM MÜDÜRLÜĞÜ
Kararlar Müdürlüğü
Karar sayısı
3
―
2645

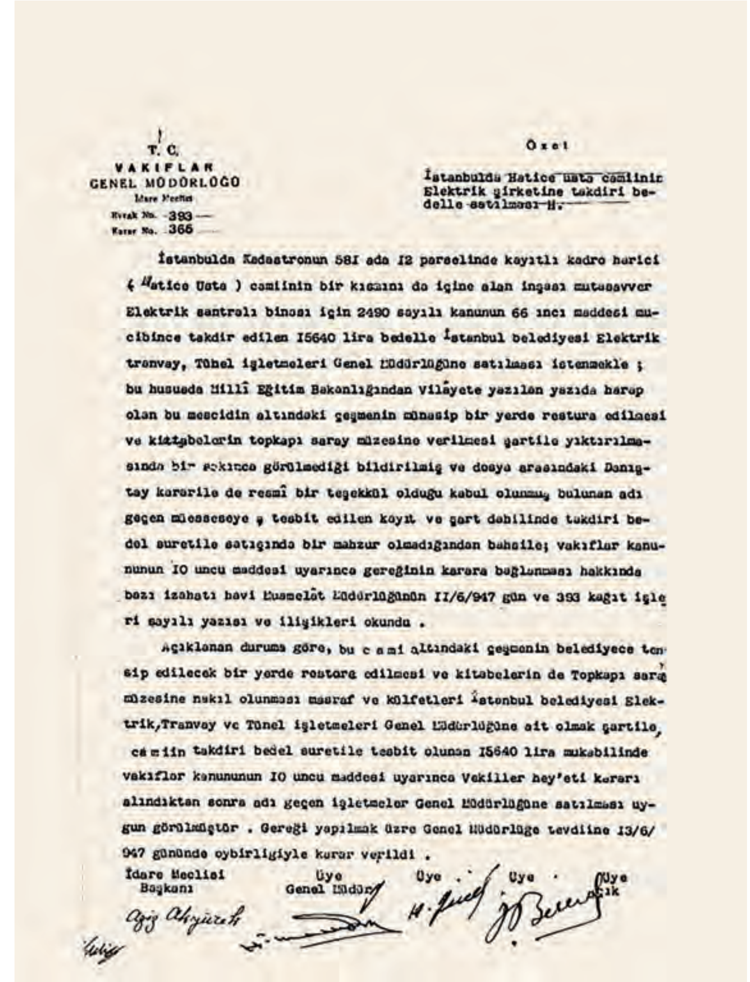
Karar

İstanbul'da Tüfekhane Camii arsası ile Fatihde Kirmasti mahallesinde (Nakşidil Valide Sultan) vakfından çeşme arsasının satılması hakkında Vakıflar Umum Müdürlüğü İdare Meclisinin 21/5/1945 tarihli ve 377/387 sayılı teklifleri, 2762 sayılı Vakıflar Kanununun 10 uncu maddesine göre; Bakanlar Kurulunca 7/6/1945 tarihinde kabul olunmuştur.

CUMHURBAŞKANI

030 18 01 . 03 | 108 | 33 | 18

Belge 20- Tüfekhane Camii arsasının satışına ilişkin Bakanlar Kurulu kararı



T. C.
VAKIFLAR
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
İdare Meclisi
Evrak No. 393
Karar No. 366

Özet

İstanbulda Hatice usta caminin Elektrik şirketine takdiri bedelle satılması H.

İstanbulda Kadastronun 581 ada 12 parselinde kayıtlı kadro harici (Hatice Usta) caminin bir kısmını da içine alan inşası mutasavver Elektrik santralı binası için 2490 sayılı kanunun 66 ıncı maddesi mucibince takdir edilen 15640 lira bedelle İstanbul belediyesi Elektrik tranvay, Tünel işletmeleri Genel Müdürlüğüne satılması istenmekle ; bu hususda Millî Eğitim Bakanlığından Vilâyete yazılan yazıda harap olan bu mescidin altındaki çeşmenin münasip bir yerde restura edilmesi ve kitabelerin topkapı saray müzesine verilmesi şartile yıktırılmasında bir sakınca görülmediği bildirilmiş ve dosya arasındaki Danıştay kararile de resmî bir teşekkül olduğu kabul olunmuş bulunan adı geçen müesseseye , tesbit edilen kayıt ve şart dahilinde takdiri bedel suretile satışında bir mahzur olmadığından bahsile; vakıflar kanununun 10 uncu maddesi uyarınca gereğinin karara bağlanması hakkında bazı izahatı havi Muamelât Müdürlüğünün 11/6/947 gün ve 393 kağıt işleri sayılı yazısı ve ilişikleri okundu .

Açıklanan duruma göre, bu cami altındaki çeşmenin belediyece tensip edilecek bir yerde restore edilmesi ve kitabelerin de Topkapı sarayı müzesine nakıl olunması masraf ve külfetleri İstanbul belediyesi Elektrik,Tranvay ve Tünel işletmeleri Genel Müdürlüğüne ait olmak şartile, camiin takdiri bedel suretile tesbit olunan 15640 lira mukabilinde vakıflar kanununun 10 uncu maddesi uyarınca Vekiller hey'eti kararı alındıktan sonra adı geçen işletmeler Genel Müdürlüğüne satılması uygun görülmüştür . Gereği yapılmak üzre Genel Müdürlüğe tevdiine 13/6/947 gününde oybirliğiyle karar verildi .

İdare Meclisi Başkanı | Üye Genel Müdür | Üye | Üye | Üye

Belge 21- Hatice Usta Camii'nin satışına ilişkin Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisi kararı

İzzet Paşa Mescidi, Ayasofya Camii çevresinde yapılan düzenlemeler esnasında Ayasofya Medresesi yıktırılmıştır.

Kanunî Sultan Süleyman zamanında yaşamış olan Süleyman Bey tarafından Mimar Sinan'a yaptırılan Süleyman Subaşı (Unkapanı) Cami, 1936 yılına kadar ibadete açıktı. 1949 yılında Vakıflar Meclisi kararıyla belediyeye satılmıştır. Haliç üzerinde Galata tarafındaki Azapkapı ile Unkapanı'nı birleştiren Atatürk Köprüsü'nün yapımı sırasında gereksiz yere yıkılmıştır.

Prost'un uygulamaları sonucunda yüzlerce yıldır ayakta duran tarihî eserlerimiz tek tek ortadan kaldırılırken, şehrin tarihinden getirdiği kültürel hazineleri inkâr edilmiş ve yepyeni bir şehir kurulmak istenmişti. Bunun sonucunda Osmanlıların Dersaadet dedikleri İstanbul, tarihî kimliğinden hızla uzaklaşmıştı.

Yahya Kemal, yabancı bir uzmanın gelerek yüzyıllardır Türklerin elinde şekillenmiş bir şehri imar etmesini eleştirerek, şehirlerimizi millî bir anlayışla inşa etmekten çok uzak olduğumuzu belirtmiştir. İstanbul'un imar planı çalışmalarına katkıda bulunan Alman şehirci Herman Elgötz "Bir şehrin gelişmesi yalnız yabancı uzmanların eline bırakılamaz. İstanbul'da bu iş, Türk şehirci uzmanlar tarafından başarılabilir." diyerek, uygulamanın yanlışlığından bahsetmiştir.[10]

1950'li yıllara gelindiğinde İstanbul'da dört yıl sürecek ve şehri şantiyeye çevirecek imar seferberliği için 6785 sayılı *İmar* ve 6830 sayılı *İstimlak* yasaları geçmişti. Demokrat Parti döneminde Belediye Başkanı ve Vali Fahrettin Kerim Gökay'dı. İstanbul'un çehresinin değiştiği, ferah caddelerin açıldığı o günlerde yıkılan binalar "köhne ve harap" olarak adlandırılmış, tarihî şehrin yüzyıllar içinde oluşan kimliğine büyük zarar verilmiş ve içinde Mimar Sinan eserleri de olmak üzere birçok tarihî yapı ortadan kaldırılmıştır.

1956'da Menderes, İstanbul'un imarına başlamıştır. Bu, İstanbul'un çağı yakalaması amacını taşıyan ve Cumhuriyet'in Prost planlamasını izleyen ikinci ve daha kökten değişme aşamasıdır. Doğan Kuban'a göre bu dönem; Cumhuriyet tarihinde kent

10 Gürhan Tümer, "Yahya Kemal – Mimarlık İlişkileri Üzerine Notlar", 15.03.2013, http://www.yapidergisi.com/makaleicerik.aspx?MakaleNum=28

İli	Satış Tarihi	SATIŞI YAPILAN HAYRAT VAKIF TAŞINMAZIN TÜRÜ													
		Cami	Cami arsası	Minare	Mescit	Mescit arsası	Namazgah	Namazgah arsası	Muvakkithane	Kilise- Manastır	Türbe arsası	Medrese arsası	Mektep	Mektep arsası	Tekke-Zaviye-Dergah
İstanbul (Poz 7-99-100-101-102-103-104-105-106 / Sayfa 6-7-198-199-200-201-202-203-204-205) **Beyoğlu** (Poz 44-112-113 / Sayfa 80-216-217) **Kadıköy** (Poz 46-178 / Sayfa 84-340)	1928														
	1929								1						
	1930														
	1931														
	1932														
	1933		1												1
	1934	1	3		1										
	1935		1												
	1936	1	15		2						1				1
	1937	3	8						1					1	2
	1938		8			3									2
	1939		6		5						2				4
	1940	2	2		2				1		1			1	
	1941	4								1				2	
	1942	1												1	
	1943														
	1944	2				1									
	1945		2												
	1946		3										1		
	1947	1	2		3						1	1			
	1948				1									1	
	1949		2								1			2	
	1950		2											1	
	1951		2			1								2	
	1952				1	3									
	1953														
	1954										1				
	1955													1	
	1956		1			1									
	1957		1											1	
	1958	1	1												
	1959		3												1
	1960														
	1961														
	1962														
	1963														
	1964														
	1965						1								
	1966	3	2											1	
	1967	1	5			1		1					1	1	
	1968		1										1		
	1969		1								1				
	1970		2												
	T.O.	3	1	1	2	2						1	1	1	
İL TOPLAMI		23	75	1	17	12	1	1	3	1	8	2	4	16	11

Tekke-Zaviye-Dergâh arsası	İmaret	imaret arsası	Darüşşifa	Çeşme-Sebil-Şadırvan arsası	Hela	Hela arsası	Meşruta-Ev-Selamlık	Meşruta-Ev-Selamlık arsası	Enkaz-Taş-Kiremit B.	Mescit enkazı	Cami enkazı	Tekke-Zaviye Dergâh enkazı	Dükkan	Arsa	Çiftlik	Toplam Taşınmaz Sayısı
																0
																1
																0
																0
							1									1
				1			2	1						3		9
1			1		1		2							1		11
							1							2		4
	1							1						5		27
2							2	1								20
2		1			2				1	1	3	1		1		25
									5	1	1			4		28
				1			1		2	1	2	1		7		24
1									10					2		20
									14					4		20
									1							1
									3	1	1					8
				1			1		2							6
					1									1		6
1					1	1			2			1				14
																2
						1			1							7
																3
																5
																4
																0
													1			2
							1						1			3
														1		3
						1								1		4
1																3
																4
																0
																0
																0
																0
																0
																1
																6
1				1			1								2	15
1															2	5
																2
															1	3
				1										1		14
10	1	1	1	5	5	3	12	3	41	4	7	3	2	33	5	311

T. C.
VAKIFLAR
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
İdare Meclisi
Evrak No. 175
Karar No. 160

Özet
~~İstanbulda kadro dışı~~ Süleyman subaşı mescidinin takdiri bedelle belediyeyey satılması H.

İstanbulda mazbut ve kadro dışı fevkanî (Süleyman Subaşı) camiinin Atatürk Bulvarına tesadüf etmesinden dolayı, altında bulunan iki dükkânla birlikte takdiri bedelle belediyeye satılmak üzre Başmüdürlükten gönderilen dosyanın eklendiği, dosyada bir örneği ilişik İstanbul Arkeoloji Müdürlüğünün 18/8/948 günlü ve 1028 sayılı yazısında (Süleyman Subaşı mescidinin yerine belediye tarafından banisinin hatırasını yaşatacak bir anıt dikilmesi ihmal edilmemek şartile kaldırılması Bakanlık makamınca uygun görülmüştür .) denilmekte olduğundan bahsile; 2490 sayılı kanunun 66 ıncı maddesi uyarınca satışı yapılmak üzre vakıflar kanununun IO uncu maddesi gereğince iktizasının tetkık ve karara bağlanması hakkında Muamelât Müdürlüğünün 25/4/949 gün ve 2707 sayılı yazısı ve ilişikleri okundu .

Bahsi geçen Süleyman Subaşı camiinin minaresile beden duvarlarından bir kısmının yıkılmış ve çatısının çökmüş olduğu ve bu harap halile ipkası caiz olmayacağı gibi restorasyon suretile ihyası da pek büyük masraflar ihtiyarına mütevakkıf bulunmuş olduğu İstanbul vakıflar Başmüdürlüğünün iliştik yazısından ve banisinin hatırasını yaşatacak bir anıt dikilmesi ihmal edilmemek şartile yıktırılmasında Millî Eğitim Bakanlığınca bir sakınca görülmediği de İstanbul belediyesinden tasdikli örneği gönderilen Arkeoloji Müzesi ve eski eserleri koruma encümeni Başkanlığının yazısından anlaşılmış olmakla bu cami ve müştemilâtının müştereken takdir edilen 32,500 lira bedelle İstanbul belediyesine satılması uygun görüldüğünden vakıflar kanununun IO uncu maddesi uyarınca Bakanlar kurulunca bir karara bağlanmak üzre yüksek Başbakanlığa sunulması için Genel Müdürlüğe tevdiine 26/4/949 gününde karar verildi .

İdare Meclisi Başkanı — Üye Genel Müdür — Üye — Üye — Üye açık

Belge 22- Süleyman Subaşı Mescidi'nin satışına ilişkin Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisi kararı

T. C.
BAŞBAKANLIK
MUAMELÂT UMUM MÜDÜRLÜĞÜ
Kararlar Müdürlüğü
Karar sayısı
3
9304

KARAR

T. C.
BAŞBAKANLIK
CUMHURİYET ARŞİVİ

Kocaeli'de Vakfa ait (Sadık Mescidi) arsasının Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğüne ve İstanbul'da (Süleyman Subaşı) camiinin de bu yer Belediyesine satılması hakkındaki Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisinin 24, 26/4/1949 tarihli ve 150/135, 175/150 sayılı teklifleri, 2762 sayılı Vakıflar Kanununun 10 uncu maddesine göre, Bakanlar Kurulunca 28/5 /1949 tarihinde kabul olunmuştur.

CUMHURBAŞKANI

Başbakan — Devlet Bakanı Başbakan Yardımcısı — Devlet Bakanı — Adalet Bakanı
Millî Savunma Bakanı — İçişleri Bakanı — Dışişleri Bakanı — Maliye Bakanı
Millî Eğitim Bakanı — Bayındırlık Bakanı — Eko. ve Ticaret Bakanı — Sa. ve So. Y. Bakanı
G. ve Tekel Bakanı — Tarım Bakanı — Ulaştırma Bakanı — Çalışma Bakanı

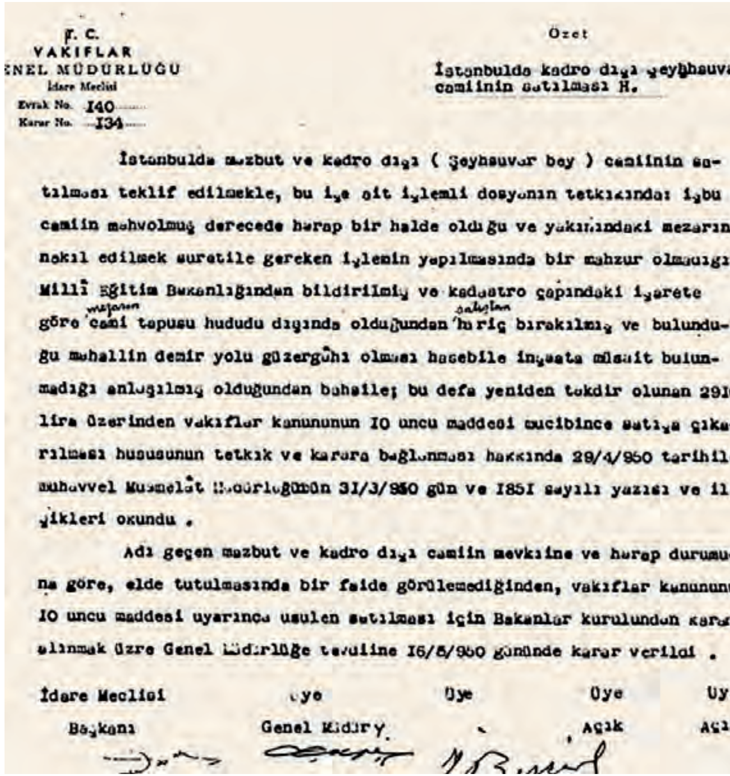
020 23 01 9.2

Belge 23- Süleyman Subaşı Mescidi'nin satışına ilişkin Bakanlar Kurulu kararı

planlaması ve kentlerin gelişmesi açısından çok önemli bir dönüm noktasıdır.

İstanbul'un artan trafik problemini çözmek için Millet ve Ordu caddeleri genişletilmiş, o güne kadar olmayan Vatan Caddesi açılmıştı. Vatan, Millet ve Ordu caddelerinin açılması sırasında –kimileri de yol çalışmasına hiçbir şekilde engel değilken– yıkılan yüzlerce tarihî eser vardı. Bunlar arasında; Tevekkül Hamamı, Kürkçübaşı Çeşmesi, Ereğli Camii, Mehmet Ağa Camii, Şehremini Karakolu, Deniz Abdal Camii, Çorlulu Ali Paşa Çeşmesi, Ebussuud Efendi Çeşmesi, Kazasker Kızıl Abdurrahman Çelebi Camii, Selçuk Hatun Camii, Oruç Gazi Mescidi, Ebü'l-Fazl Mahmud Efendi Medresesi, Şirmerd Çavuş Camii, Zıbın-ı Şerif Tekkesi, Fındıkzade Tekkesi, Hekimbaşı Ömer Efendi Medresesi, Saliha Sultan Sıbyan Mektebi, Sarı Musa Camii, Laleli Baba Türbesi ve Çeşmesi, Hasanpaşa Hanı, Simkeşhane, Kemankeş Kara Mustafa Paşa Türbesi ve külliyesinin bir bölümü, Aydınoğlu Tekkesi, Mimar Ayaz Camii ve Mezarlığı, Molla Gürani Camii ve mezarlığının bir bölümü, Camcılar Mescidi, Çakırağa Mescidi ile Pertevniyal Valide Sultan Türbesi ve Çeşmesi, Murad Paşa Hamamı, Atar Halil Ağa Mescidi ve Çeşmesi gibi bazıları Mimar Sinan'ın eseri olan yüzlerce eski eser vardı. Bunun dışında Sirkeci Garı önündeki araba vapurlarına giden caddenin genişletilmesi sırasında Emir Mescidi yıktırılmıştır. Bunların yıktırılmaları Türk sanat tarihi bakımından da ciddi birer kayıptır.

Banisi XV. yüzyıl askerî teşkilatının yeniçeri bölük ağalarından Hüseyin Ağa olan Aksaray Camcılar Mescidinin (Gureba Hüseyin Ağa Mescidi) yıkımına 1956 yılındaki yol açma-genişletme çalışmaları esnasında karar verilmiştir. Yıkılan cami, bugün Aksaray Yeraltı Çarşı'sının hemen yanında tramvay yolu üzerinde park olarak kullanılan boş arsanın olduğu yerde idi. Yeniden ihya çalışmaları kapsamında mescidin projeleri İstanbul Belediyesi tarafından hazırlanmaktadır.



T. C.
VAKIFLAR
[GE]NEL MÜDÜRLÜĞÜ
İdare Meclisi
Evrak No. 140
Karar No. 134

Özet
İstanbulda kadro dışı Şeyhsuva[r] camiinin satılması H.

İstanbulda mazbut ve kadro dışı (Şeyhsuvar bey) camiinin satılması teklif edilmekle, bu işe ait işlemli dosyanın tetkikında: işbu camiin mahvolmuş derecede harap bir halde olduğu ve yakınındaki mezarın nakıl edilmek suretile gereken işlemin yapılmasında bir mahzur olmadığı Millî Eğitim Bakanlığından bildirilmiş ve kadastro çapındaki işarete göre cami tapusu hududu dışında olduğundan hariç bırakılmış ve bulunduğu mahallin demir yolu güzergâhı olması hasebile inşaata müsait bulunmadığı anlaşılmış olduğundan bahsile; bu defa yeniden takdir olunan 291[0] lira üzerinden vakıflar kanununun 10 uncu maddesi mucibince satışa çıkarılması hususunun tetkik ve karara bağlanması hakkında 29/4/950 tarihile muhavvel Muamelât Müdürlüğünün 31/3/950 gün ve 1851 sayılı yazısı ve ili[ş]ikleri okundu.

Adı geçen mazbut ve kadro dışı camiin mevkiine ve harap durumuna göre, elde tutulmasında bir faide görülemediğinden, vakıflar kanununu[n] 10 uncu maddesi uyarınca usulen satılması için Bakanlar kurulundan karar alınmak üzre Genel Müdürlüğe tevdiine 16/5/950 gününde karar verildi.

İdare Meclisi Başkanı — Üye Genel Müdür Y. — Üye — Üye Açık — Üye Açık

Belge 24- Şeyhsuvar Bey Camii'nin satışına ilişkin Vakıflar Genel Müdürlüğü İdare Meclisi kararı

Karaköy-Beşiktaş hattında yine trafiğin rahatlatılması amacıyla pek çok eser yıkılarak yol açılmıştır. Bu güzergâhtaki yıktırılan eserler arasında Merzifonlu Kara Mustafa Paşa Camii, Fındıklı Hamamı, Bektaş Efendi Camii ve Hamamı, Ermeni Surp Lusavoriç Kilisesi, Tophane Kışlası, Tophane Ocağı Mescidi, Çivilimanı Mescidi, Süheyl Bey Camii, Keşfi Cafer Efendi Külliyesi, Yusuf Paşa Sebili, Yahya Efendi Çeşmesi, Mehmet Emin Sebili ve Mezarlığı vardı.

Merzifonlu Kara Mustafa Paşa tarafından Karaköy'de yaptırılan, daha önce Fatih döneminde bir tekke olan, Merzifonlu Kara Mustafa Paşa camii II. Abdülhamid tarafından dönemin ünlü mimarı Raimondo D'Aronco'ya yeniden yaptırılmıştır. Art nouveau tarzında fevkani ve ahşap olarak inşa ettirilmiştir. 1957'de yol genişletme çalışmaları için Kınalıada'da yeniden kurulmak üzere taşları numaralandırılarak yapı sökülmüş ise de bu parçalar kaybolmuştur. Yani önemli bir eser, yol genişletme çalışmalarına hiçbir engel teşkil etmemesine rağmen yıkılmıştır.

Bir diğer yol genişletme çalışmasında, Beşiktaş–Bebek sahil yolunun genişletilmesi sırasında yok edilen yapıların en önemlisi Beşiktaş Hamamı idi.

Yahya Kemal, bu gibi uygulamalarla mirası rastgele bilinçsizce yakıp yıkanları belirtmek, daha doğrusu suçlamak için –mimari mirasın korunmasıyla ilgili konulardan ve sorunlardan söz açan bir yazısının da başlığını oluşturan– "Kör Kazma" deyimini kullanmıştır. Aynı dönemde yapılan uygulamalar sonucu İstanbul'un maruz kaldığı yıkım ile ilgili Falih Rıfkı; "Zavallı İstanbul" tabirini kullanırken, bu uygulamalar neticesinde eski eserlerin uğradığı kıyımı yanlış bulan aydınlardan bazıları eski eserlerin İstanbul'un imarına mani olmadığına ilişkin yazılar yazmışlardır.

Günümüzde sadece ayakta olup onarıma ihtiyacı olan yapıların onarımları değil, anlattığımız bu yıkımlar neticesinde çeşitli nedenlerle ortadan kaldırılmış pek çok yapı ihya edilmeye çalışılmaktadır. Debbağ Hacı Pîrî Mehmet Efendi Mescidi, Kazasker Abdurrahman Efendi Camii, Altı Poğaça Mescidi, Tarsusî mescidleri ihya edilmiş ve ibadete açık hâle getirilmiştir.

Çalışmaları devam eden ve belli aşamalar kaydedilen camilerden bazıları şunlardır: İmrahor İlyas Bey Camii, Şücaettin Mescidi, Süheyl Bey Mescidi, Bakkalzade Mescidi, Hacı İlyas Mescidi, Simkeş Mescidi, Kaptan Sinan Mescidi, Seydi Ali Bey Mescidi, Cankurtaran Mescidi, Helvacıbaşı Mescidi, Muhasebeci Ahmet Efendi Mescidi, Güngörmez Mescidi, Fatma Sultan Mescidi, Hacı Mahmut Ağa Mescidi, İsa Kapı Mescidi, Arpaemini Mescidi, Şeyhülislam Mescidi, Kasap Halil Camii, Uzun Yusuf Mescidi, Fındıkzade Mescidi, İbrahim Çavuş (Yayla) Mescidi, Kâtip Muslihuddin Mescidi, Hacı Timur Mescidi, Mihrinaz Hatun Camii, Yavuz Mehmet Ağa Camii, Çerağı Hamza Mescidi, Ayvansaray Mescidi, Kürkçübaşı Mescidi, Avcıbey Mescidi, Pîrî Mehmet Paşa Camii, Nişanca Mescidi.

İSTANBUL'DA VAKIF HİZMETLERİ

Tarihî derinliği itibarıyla İslam toplumlarında önemli bir kurum olan vakıf müessesesi, Osmanlı İmparatorluğu devrinde altın çağını yaşamıştır. Bu nedenle Osmanlı için "vakıf cenneti" ifadesi kullanılmaktadır. Özellikle İstanbul'un fethinden sonra sayılarının çok hızlı bir şekilde arttığı gözlenen vakıfların, İstanbul'un bir İslam şehri olarak imar edilişinde aktif bir biçimde işlev gördüğünü söylemeliyiz.

Vakıf kavramına İstanbul düşünülmeden bakmak anlamsız olacağı gibi, İstanbul'u da vakıf kavramı olmadan değerlendirmek, İstanbul'u "şehirlerin sultanı" yapan siluetin arkasındaki düşünce ve manayı görmemek olacak, bu da eksik ve hissiz bir yaklaşım olacaktır. Sadece bu açıdan bir değerlendirme bile



7- Akaretler (Beşiktaş)

bu iki değerimizin birbirinden ayrılmayacağını bize göstermektedir.

Osmanlı döneminde vakıf düşüncesinin manevi atmosferinde vücut bulmuş abidevi pek çok esere ve sosyokültürel değerlere ev sahipliği yapan İstanbul, değerlerini Cumhuriyet dönemine de taşımış ve modernlikle geleneği potasında eritmeyi başarmıştır.

İnşa ve Onarım Hizmetleri

Cumhuriyet'in ilanıyla birlikte Vakıflar Umum Müdürlüğü tarafından Cumhuriyet'in ortaya koymaya çalıştığı dinamik ve yenilikçi çalışmalara etkin katkı sağlayacak hizmetler gerçekleştirilmiş ve bu anlayış çerçevesinde ülkenin ihtiyacı olan yapılar inşa edilmiştir. Uzun süren savaşlardan çıkmış fakir ve genç Türkiye Cumhuriyeti'nin atılım yapabilmesi için vakıf kaynakları seferber edilmiştir.

1923'ten II. Dünya Savaşı'na kadar yapılan imar çalışmaları yeni bir Türk mimarisi yaratılması açısından vakıf yapı tarihinde önemli bir yer tutar. II. Dünya Savaşı yılları ve takip eden geçiş devresinde vakıfların yeni yapı konusunda çalışmalarının çok az olduğu görülmektedir. 1950 yılından sonra eski eser onarımları ve yeni inşaat yapımları hız kazanmıştır.

İstanbul'da Gökçek, Aşir Efendi, Aksaray Hamidiye, Yeni Valide Hanı, Çiçek Pazarı Hanı ve Kozluca Hanı inşa edilerek, vakfa gelir sağlanmış ve yeni İstanbul'un imarına katkıda bulunulmuştur.

Son yıllarda "kat karşılığı" ve "yapım karşılığı kiralama" (yap-işlet-devret) modelleri ile yeni binalar inşa ettirilmiş, taşınmazların bulunduğu arsalar atıl durumdan kurtarılarak, canlandırılması sonucu daire, dükkân, akaryakıt istasyonu, ticaret merkezi, İstanbulpark, sosyal ve spor tesisleri kuruma kazandırılmıştır. Bu yatırımların önemli bir kısmı İstanbul'da gerçekleştirilmiştir.

Vakıf yoluyla vücuda getirilen vakıf abide ve eski eserlerin bakım, onarım ve restorasyonunu büyük bir itina ile Vakıflar Genel Müdürlüğü tarafından yerine getirilmektedir. Bir vakıf cenneti olarak adlandırılan Osmanlı'nın başkenti İstanbul da yine vakıf yoluyla imar edilmektedir. Bu bağlamda bilhassa son yıllarda birçok vakıf eser restore edilmiştir. Bu kapsamda Süleymaniye, Pertevniyal, Dolmabahçe, Edirnekapı Mihrimah Sultan,

Tablo 4- Cumhuriyet'in ilk 50 yılında vakıfların İstanbul'daki imar faaliyetleri

Sıra no	Cinsi ve Adı	Yılı	Bedeli
1	Valide Hanı	1941-1942	194.198,46
2	Çiçek Pazarı İş Hanı	1953-1954	1.148.456,09
3	V. Vakıf İş Hanı	1953-1955	400.000
4	Kozluca İş Hanı	1961-1962	624.464,58
5	Aksaray İş Hanı	1963-1966	1.517.721,09
6	Hamidiye Vakıf İş Hanı	1966-1967	605.717,16
7	Başmüdürlük Binası (Restorasyon ve Yenileme)	1968-1970	3.409.852,51
8	Aşir Efendi İş Hanı	1968-1971	2.233.707,56
9	Taşdelen Memba Suyu Tesisleri	1968-1971	1.749.941,40
10	Adahan Çok Katlı Mağaza	1969-1972	1.459.728,80

Yavuz Sultan Selim, Nuruosmaniye, Üsküdar Mihrimah Sultan, Ortaköy camileri gibi selatin camileri başta olmak üzere birçok cami restore edilmiştir.

Vakıflar Genel Müdürlüğü tarafından yapılan restorasyonların dışında onarım karşılığı uzun süreli kiralama "restore et-işlet-devret" modeli ile de onarımlar yapılmış, kuruma gelir sağlanmıştır. Bu kapsamda İstanbul'da Akaretler, IV. Vakıf Han ve Valide Han'ın onarımları yapılmış ve bunlar otel ve işyeri olarak kullanılmakta olup Vakıflar Genel Müdürlüğü'ne önemli gelir sağlamaktadır.

Cumhuriyet'in ilk yıllarının yalnız ve terk edilmiş şehri İstanbul, 1950'lerden sonra yapılan imar çalışmaları ile yeni yollarla yeni binalarla kuşatılırken Anadolu'dan gelen yoğun göç akışına sahne olmuştur. İmar çalışmaları ile göç hareketlerinin uyumsuzluğu kentin etrafında ve gelişme alanlarında gecekondulaşmaya neden olmuştur. Bu gecekondulaşmanın önemli bir kısmı vakıf taşınmazları üzerinde olmuştu. İşgalli vakıf taşınmazların hazine ile takasının sağlandığı *4916 sayılı Kanun* ile İstanbul'da 4.557 adet işgalli vakıf taşınmazı hazine mülkiyetine devredilmiştir. Takas konusu, mülkiyeti vakıflara ait üzerinde yoğun yapılaşma bulunan Okmeydanı'nda (Beyoğlu ve Şişli) 3.403 adet, Beşiktaş'ta 2 adet, Beykoz'da 88 adet, Eyüp'te 1.064 adet taşınmaz hazineye devredilmiş, mülkiyeti hazineye ait Eyüp'te 62 adet, Şişli'de 8 adet, Adalar'da 6 adet, Sarıyer, Beykoz, Büyükçekmece, Zeytinburnu ve Beşiktaş'ta 1'er adet, Küçükçekmece'de 20 adet ve Gaziosmanpaşa'da 23 adet olmak üzere toplam 124 adet taşınmaz trampa edilmiştir.

Bu trampa işlemi sonucunda hem yaklaşık 30.000 ailenin tapu sorunu çözülmüş, hem de ev sahiplerinin imar durumuna göre yapacakları yatırımlarla bölgede sosyal dokunun değişmesi ve planlı şehirleşmenin gerçekleşmesi için önemli bir engel ortadan kaldırılmıştır.

Hayır ve Sosyal Hizmetler

Vakıf; sosyal duygu ve gayelerle meydana getirilmiş hukuki ve sosyal bir kuruluştur. Temelinde hayır duygusu yatmakta olup üstlendiği görevlerle vakfiyelerde yer alan pek çok sosyal hizmet yerine getirilmiş ve sosyal bütünleşme sağlanmıştır.

İmaret açmak ve bunları muhtaçların istifadesine sunmak vakfiye şartlarına göre vakfın en önemli hizmetlerindedir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında İstanbul'da hizmet veren Üsküdar, Laleli, Eyüp ve Bayrampaşa (Sağmalcılar) imaretlerinden günde iki öğün sıcak yemek, ihtiyaç sahiplerine ücretsiz olarak dağıtılmıştır.

Eyüp imaretinde 2.000 kişiye sıcak yemek hizmeti ve 2.878 aileye de (14.927 kişi) 15 kalemden oluşan kuru gıda paketi dağıtımı hizmeti devam etmektedir.

Fakir ve muhtaç vatandaşların tedavileri bilabedel Gureba Hastanesi'nde yapılmaktadır. Bu uygulama Osmanlı'dan günümüze devam etmektedir. Bugün de Bezmiâlem Vakıf Üniversitesi'nde devam etmektedir.

Yeterli gelire sahip olmayan ortaöğrenim öğrencilerine burs verilmekte, hiçbir sosyal güvencesi olmayan kişilere de muhtaç maaşı bağlanmaktadır.

Eğitim ve Sağlık Hizmetleri

Her dönemde toplumumuzun en önemli değeri olan eğitim, vakıf medeniyetinin temel meselesi olmuştur. *Tevhid-i Tedrisat Kanunu* ile medreseler kapatılmış, eğitim ve öğretim Millî Eğitim Bakanlığı'na verilmiştir. Bu kapsamda birer eğitim kurumu olan sıbyan mektepleri, medreseler ve kütüphaneler ilgili kurumlara tahsis edilmiştir. Buna rağmen vakıflar, eğitim alanından tamamen çekilmemiş ve gelirleri nispetinde eğitim faaliyetlerine devam etmiştir. Vakıflar, okul çağındaki fakir çocukların eğitim ve öğretimine vakfiye hükümleri doğrultusunda katkı sağlamak amacıyla orta ve yükseköğretim öğrencileri için yurtlar açmıştır. 1954 yılında açılmaya başlayan yurtlar içerisinde 1973 yılında İstanbul'da bulunan Kız Yüksek Öğretim Yurdu'nda (1961) 106, Yüksek Öğrenim Erkek Öğrenci Yurdu'nda (1956) ise 707 öğrenci kalmaktaydı. 2000 yılına gelindiğinde Topkapı'da 200 kişilik bir öğrenci yurdu diğer tüm yurtlarla birlikte Bakanlar Kurulu kararı ile Millî Eğitim Bakanlığı'na devredilmiştir.

Cumhuriyet'in ilk yıllarında vakıflar, okul ihtiyacını karşılamak için eğitim alanında çalışmalar yapmıştır. İstanbul'da Bostancı Okulu inşası ve Pertevniyal Vakfı gelirinden karşılanan Pertevniyal Lisesi binası inşası bu çalışmaların bazılarındandır.

I. Abdülhamid'in annesi Bezmi âlem Valide Sultan tarafından vakfedilerek kurulan Bezmiâlem Vakıf Gureba Eğitim ve Araştırma Hastanesi, kurulduğu 1843 yılından bu yana özellikle tedavi imkânı bulamayan fakir ve kimsesiz insanların tedavilerini vakfiyesi doğrultusunda gerçekleştirmiştir.

Özellikle eğitim alanında hizmet verecek olan eğitim ve araştırma çalışmaları ile ülkemizde ve dünyada referans kabul edilmeyi hedefleyen Bezmiâlem Vakıf Üniversitesi, Vakıflar Genel Müdürlüğü tarafından temsil ve idare edilen Bezmiâlem Valide Sultan Vakfı, Silahtar Abdullah Ağa Vakfı ve Abdülhamit-i Sani Vakfı'nın vakfiyelerinde yazılı eğitim hayır şartlarını yerine getirmek amacıyla 2010 yılında kurulmuştur.

Fatih Sultan Mehmed Han, Sinan Ağa b. Abdurrahman, Nurbanu Valide Sultan, Hatice Sultan ve Abdullah oğlu Hacı Abdülaziz Ağa vakıflarının vakfiyelerinde yazılı hayır şartlarını yerine getirmek, vakıfların ihtiyaç duydukları alanlarda çağın gerektirdiği evrensel değerlere sahip uzmanlaşmış kültür tarihçisi ve teknik elemanları yetiştirmek için 2010 yılında Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi kurulmuştur.

Böylelikle geçmişte sağlık ve eğitim hizmeti vermiş vakıflarımızın tarihî misyonlarını ve vakfiye şartlarını günümüz şartlarında devam ettirmek düşüncesi hayata geçirilmiştir. Üniversitenin kuruluşunu sağlayan vakıfların vakfiyelerindeki eğitim şartlarının yerine getirilebilmesi amacıyla öğrencilerin %20'sinin burslu olarak öğrenim görmelerini sağlamak; şehit, yetim ve fakir aile çocukları için burs temin etmek, konaklama ve yemek hizmetlerinden ücretsiz yararlanmalarını sağlamak gibi görevler de üstlenilmiştir.

Günümüzde *Medeni Kanun*'a göre kurulan yeni vakıfların da eğitim alanında etkin olarak çalıştıkları görülmektedir. İstanbul'da faaliyet gösteren yeni vakıflar tarafından İstanbul'da 33 adet vakıf üniversitesi ve 6 adet meslek yüksekokulu kurulmuştur.

Kültür Hizmetleri

Ülkemiz, Türk ve İslam kültürünün en büyük değerlerinden olan vakıf anlayışı sayesinde, günümüzde sayısı milyonlarla ifade edilen eski eserin sahibi olmuştur. Bunların korunmasından ve gelecek nesillere aktarılmasından sorumlu olan vakıflar teşkilatının eser biriktirme ve müze çalışmaları yüzyılı aşkın bir zamandır devam etmektedir. Bu çalışmalar aynı zamanda ülkemiz müzeciliğinin de başlangıcı olmuştur. Vakıflarda müzeciliğin ilk adımları İstanbul'da atılmıştır. Vakıflar teşkilatı, XIX. yüzyıl ortalarında vakıf binalarındaki taşınır eski eserleri toplamaya ve koleksiyonlar oluşturmaya başlamıştır. Bu eserlerden;

- 1914 yılında Evkaf-ı İslamiye Müzesi'ni,
- 1967 yılında İstanbul Amcazade Hüseyin Paşa Medresesi'nde, Türk İnşaat ve Sanat Eserleri Müzesi'ni
- 1967 yılında İstanbul Sultan Selim Medresesi'nde Yazı Sanatları Müzesi'ni, (1984 yılında Beyazıt Medresesi'ne taşınmış ve Türk Vakıf Hat Sanatları Müzesi adını almıştır.)
- 1979 yılında İstanbul Sultanahmet Camii Hünkâr Kasrı'nda Halı Müzesi'ni,
- 1982 yılında İstanbul Sultanahmet Camii altındaki fil ahırlarında Kilim ve Düz Dokuma Yaygılar Müzesi'ni açmıştır.

Evkaf-ı İslamiye Müzesi, 1925'te zamanın Millî Eğitim Bakanlığı'na bağlanmış, günümüzde de Kültür ve Turizm Bakanlığı'na bağlı İstanbul Türk ve İslam Eserleri Müzesi olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

Osmanlı'dan günümüze intikal eden ve birçoğu vakfedilen yazma eserler, günümüzde yine bir vakıf

Tablo 5- İstanbul'da kurulan vakıf üniversiteleri

Vakfın Adı	Üniversite Adı
Acıbadem Sağlık ve Eğitim Vakfı	Acıbadem Üniversitesi
Bahçeşehir Uğur Eğitim Vakfı	Bahçeşehir Üniversitesi
Adem Çelik Beykent Eğitim Vakfı	Beykent Üniversitesi
Bezm-i Âlem Valide Sultan Vakfı	Bezmiâlem Vakıf Üniversitesi
Silahtar Abdullah Ağa Vakfı (Mazbut Vakıf)	
Abdülhamit Sani Vakfı (Mazbut Vakıf)	
Dünya Eğitim Vakfı	Biruni Üniversitesi
Doğuş Eğitim Vakfı	Doğuş Üniversitesi
Fatih Sultan Mehmet Han Vakfı (Mazbut Vakıf)	Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi
Sinan Ağa Bin Abdurrahman Vakfı (Mazbut Vakıf)	
Nurbanu Valide Sultan Vakfı (Mazbut Vakıf)	
Hatice Sultan Vakfı (Mazbut Vakıf)	
Abdullahoğlu Hacı Abdülaziz Ağa Vakfı (Mazbut Vakıf)	
Türkiye Sağlık ve Tedavi Vakfı	Fatih Üniversitesi
Gedik Eğitim Vakfı	Gedik Üniversitesi
Bizim Lösemili Çocuklar Vakfı	Haliç Üniversitesi
Fevziye Mektepleri Vakfı	Işık Üniversitesi
Türkiye Diyanet Vakfı	İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi
Kemal Gözükara Eğitim ve Kültür Vakfı	İstanbul Arel Üniversitesi
Akev-Anadolu Eğitim ve Kültür Vakfı	İstanbul Aydın Üniversitesi
Bilgi Eğitim ve Kültür Vakfı	İstanbul Bilgi Üniversitesi
Türk Kardiyoloji Vakfı	İstanbul Bilim Üniversitesi
Yeşilköy 2001 Eğitim Sağlık Kültür Vakfı	İstanbul Esenyurt Üniversitesi
Gelişim Eğitim Vakfı	İstanbul Gelişim Üniversitesi
Mehmet Altınbaş Eğitim ve Kültür Vakfı	İstanbul Kemerburgaz Üniversitesi
Kültür Koleji Vakfı	İstanbul Kültür Üniversitesi
İstanbul Medipol Üniversitesi Medipolitan Eğitim ve Sağlık Vakfı	İstanbul Medipol Üniversitesi
İlim Yayma Vakfı	İstanbul Sabahattin Zaim Üniversitesi
Bilim ve Sanat Vakfı	İstanbul Şehir Üniversitesi
İstanbul Ticaret Odası Eğitim ve Sosyal Hizmetler Vakfı	İstanbul Ticaret Üniversitesi
Kadir Has Vakfı	Kadir Has Üniversitesi
Vehbi Koç Vakfı	Koç Üniversitesi
İstanbul Marmara Eğitim Vakfı	Maltepe Üniversitesi
İbrahim Arıkan Eğitim ve Bilimsel Araştırmaları Destekleme Vakfı	MEF Üniversitesi
Merve Eğitim ve Kültür Vakfı	Murat Hüdavendigâr Üniversitesi
Engin Fikirler Eğitim ve Kültür Vakfı	Nişantaşı Üniversitesi
Okan Kültür Eğitim ve Spor Vakfı	Okan Üniversitesi
Hüsnü M. Özyeğin Vakfı	Özyeğin Üniversitesi
Türk Deniz Eğitim Vakfı	Pîrî Reis Üniversitesi
Hacı Ömer Sabancı Vakfı	Sabancı Üniversitesi
Sistem Eğitim ve Kültür Vakfı	Süleyman Şah Üniversitesi
İnsani Değerler ve Ruh Sağlığı Vakfı	Üsküdar Üniversitesi
İstanbul Eğitim ve Kültür Vakfı	Yeditepe Üniversitesi
Vatan Sağlık ve Eğitim Vakfı	Yeni Yüzyıl Üniversitesi
Adıgüzel Eğitim, Kültür, Araştırma, Yardımlaşma ve Sağlık Vakfı	Adıgüzel Meslek Yüksekokulu
Avrupa Eğitim Vakfı	Avrupa Meslek Yüksek Okulu
Türkiye Lojistik Araştırmaları ve Eğitimi Vakfı (TÜRLEV)	Beykoz Lojistik Meslek Yüksek Okulu
Kavram Eğitim Vakfı	İstanbul Kavram Meslek Yüksek Okulu
İstanbul Şişli Vakfı (İŞVAK)	İstanbul Şişli Meslek Yüksekokulu
Sinan Çetin Vakfı	Plato Meslek Yüksek Okulu

eseri olan Süleymaniye Külliyesi'nde Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı bünyesinde hayatiyetini devam ettirmektedir.

İSTANBUL'DAKİ CEMAAT VAKIFLARI

Osmanlı Devleti'nde "hükmi şahsiyet" uygulaması Batılı devletlerden çok sonra kabul edilmiştir. Osmanlı Devleti tabiyetinde padişah fermanları ile vücuda getirilen Osmanlı cemaat ve hayır müesseseleri, 1 Mart 1913 tarihli *Eşhâs-ı Hükmiyenin Emval-i Gayrimenkuleye Tasarruflarına Dair Kanun-ı Muvakkat* gereğince, tasarruf ettikleri ve tapuya kaydedilmemiş olan hayratları, adlarına kayıt ettirme hakkının sağlanması ile taşınmaz iktisabına müntesip hükmi şahsiyet (tüzel kişilik) elde etmişlerdir. Bu düzenleme ile bağışlanmış, ancak hükmi şahsiyet taşımadıkları için tapuya tescilleri nam-ı müstear olarak yapılan taşınmazlarını beyan etmeleri hâlinde bu taşınmazların o hayratın mülkü sayılacağı hükmü getirilmiştir.

Lozan Barış Antlaşması müzakerelerinde azınlık meselesi en çok tartışılan konulardan biri olmuştur. Müzakerelerde azınlıklar meselesi mübadele ile çözümlenmiş fakat İstanbul Rum halkı ve Batı Trakya'da yerleşik Müslümanlar azınlık olarak kalmıştır. Türkiye'de kalan azınlıkların durumu antlaşmanın 37 ila 45. maddelerinde belirlenmiştir. Bu maddelerde geçen tanımlamaya göre, azınlık tanımlaması din esasına göre yapılmış ve Türkiye'de kalan azınlıklar gayrimüslim olarak anılmıştır. Türkiye, bu maddeler gereğince azınlıkların müesseslerine, bugün cemaat vakıfları olarak statü kazanmış olan kurumlarına, her türlü kolaylığı göstermeyi yüklenmiştir.

1935 yılında çıkarılan ve 6 ay sonra yürürlüğe giren (mülga) 2762 sayılı *Vakıflar Kanunu* geçici 1. maddesi gereğince 6 ay içinde beyanname veren mütevelliler verecekleri –1936 *Beyannamesi* olarak bilinen– beyannamenin 6 ay içinde tasdik edilmesi suretiyle tüzel kişilik elde etmişlerdir. Vakfiyesi olmayan, 1936 *Beyannamesi* ile mülhak vakıf tüzel kişiliği kazanan bu vakıflar, Türk uyruklu azınlıkların, hayratından faydalandığı kurumlardır.

Bugün "mensuplarınca seçilmiş kişi veya heyetler" tarafından idare edilen 166 adet cemaat vakfı bulunmaktadır.

İmparatorluğun son yıllarındaki demografik yapısı göz önünde alındığında İstanbul, pek çok farklı inanç grubunun yaşadığı bir şehir olarak karşımıza çıkar. Bunun nedeni mübadele yapıldığı zaman İstanbul'da bulunan azınlıkların mübadeleye tabi tutulmamalarıdır. Daha sonra Anadolu'nun değişik yerlerindeki azınlıklarında değişik nedenlerle göç ederek geldiği İstanbul, 1950'li yıllara kadar çok dinli bir medeniyet merkezi olarak varlığını sürdürmüştür. Azınlıkların giderek azalmasına rağmen bugün ülkemizdeki çoğu gayrimüslim grubun ibadetlerini yaptığı, eğitimlerini gördüğü, kendi cemaatleri ile bir araya geldiği kurumlar, cemaat vakfı adı altında varlığını sürdürmektedir. Bunun doğal sonucu olarak da 166 cemaat vakfından 127 tanesi İstanbul'dadır.

2002 yılında Avrupa Birliği uyum yasaları olarak adlandırılan 4771 sayılı *Kanun* ve 2003 yılında söz konusu kanunda yapılan değişiklikle cemaat vakıflarına mal edinme, kullandıkları taşınmazları mülkiyetine geçirme ve bu mallar üzerinde tasarrufta bulunabilme hakkı tanınmış ve bir kısım malların iadesi sağlanmıştır.

2008 yılında 5737 sayılı *Vakıflar Kanunu*'nun geçici 7. maddesiyle tasarruflarında bulunan ve tapuda değişik isimlerle kayıtlı olan taşınmazlarının iadesi sağlanmıştır. 2012 yılında söz konusu kanuna eklenen geçici 11. maddeyle de kapsam biraz daha genişletilmiş ve malların iadesi sağlanmıştır.

Sonuç

Tarihî süreç içerisinde üstlendiği sosyal kültürel ve ekonomik rollerle hayatın her alanında varlığı hissedilen, Türk kültür ve medeniyetinin çekirdeğini oluşturan ve kurumsallaşmış yardım anlayışını ifade eden vakıf müessesesi 1048 yılından bugüne kadar Anadolu topraklarında kendi geliştirdiği "vakıf şuuru" etrafında yardım etmek isteyen ile yardıma ihtiyacı olan arasında köprü vazifesi gören önemli bir kurum olmuştur.

Osmanlı Devleti'nde temel işlevi kamusal ihtiyaçları gidermek olan vakıf müessesesinin gerek geçmişte gerek günümüzde, toplumda sosyal bütünleşmenin gelişmesine etki ettiğini söylemek mümkündür.

Cumhuriyet dönemiyle birlikte Osmanlı'dan kalan vakıflar, programlı bir tasfiyeye maruz kalmış, kurumun imkânları devletin diğer hizmet alanlarına aktarılarak vakıf kurumu zayıflatılmıştır. Bu amaçla birçok hukuki düzenleme yapılmış ve birçok vakıf fonksiyonu veya vakıfların eliyle yürütülen bazı işler ve fonksiyonlar kamu otoritesinin bünyesine geçmiştir. Yeni savaştan çıkmış bir ülkenin birçok alanda hizmet verebilecek yeni modern binalar

Tablo 6- Cemaat vakıflarının İstanbul dağılımı

Adı	Adedi
Rum Vakıfları	64
Ermeni Vakıfları	47
Musevi (Yahudi) Vakıfları	12
Süryani Vakıfları	1
Keldani Vakıfları	1
Bulgar Vakıfları	1
Gürcü Vakıfları	1
TOPLAM	**127**

Tablo 7- Cemaat vakıflarına iade edilen taşınmazların dağılımı

Yasal Dayanak	Faydalanan Cemaat Sayısı	Tesciline Karar Verilen Taşınmaz Sayısı
4771 sayılı Kanun	73	293
Geçici 7. madde	36	196*
Geçici 11. madde**	79	212
TOPLAM		**701**

* Kanun kapsamında müracaat edilmediği hâlde 15 cemaat vakfına ait 61 adet taşınmazın tapuda isim tashihi yapılmak suretiyle mülkiyet sorunu çözümlenmiştir.

** 7 cemaat vakfına 21 taşınmaz için de bedel ödenmesine karar verilmiştir. Geçici 11 . madde başvuruları ile ilgili değerlendirmeler 04.03.2014 tarihi itibari ile devam etmektedir.

yapması bunlar için kaynak bulması pek mümkün olmadığı için bu alanlarda vakıf taşınmazları ve kaynaklarından, şehrin merkezinde yer almaları ve iktisadi bir değer olmaları nedeniyle çokça faydalanılmış ve bunların sonucunda vakıf kurumu oldukça küçültülmüştür.

Vakıf kurumu, Türk şehirciliğinin doğması ve gelişmesinde büyük rol oynamış sosyal bir kurumdur. Bu açıdan bakıldığında Osmanlı medeniyet tasavvuru, imparatorluğa 470 sene başkentlik yapmış İstanbul'u geçen süre içerisinde kendi medeniyet tasavvuruna göre yeni bir biçime ve ruha dönüştürmüş ve bu dönüştürmenin somut ve eşsiz örnekleri şehrin Osmanlı dönemindeki yapılanması sırasında vakıf abideleri olarak bir bir yükselmiştir. Bundan ötürüdür ki en çok yıkım ve tasfiye çalışması bu şehirde karşımıza çıkmaktadır.

Elbette toplumsal kavramları soyut olmaktan çıkaran, onlara hayat veren ve yaşanır kılan şehirlerdir. Şehirler toplumların inanç, kültür ve sosyal gelişmelerini yansıtan en önemli unsurlardır. Bu açıdan bakınca İstanbul bizim medeniyetimizin ve bu medeniyet tasavvuru içinde beliren vakıf kavramlarının somutlaştığı; tarihî, kültürel ve tabiat güzellikleriyle dünyanın en güzel şehirlerindendir.

Osmanlı döneminde vakıf düşüncesinin manevi atmosferinde vücut bulmuş abidevi pek çok esere ve sosyokültürel değerlere ev sahipliği yapan İstanbul, değerlerini Cumhuriyet dönemine de taşımış ve modernlikle geleneği potasında eritmeyi başarmıştır.

Tüm bunların ışığında vakıf kavramına İstanbul düşünülmeden bakmak anlamsız olacağı gibi, İstanbul'u vakıf kavramı olmadan değerlendirmek İstanbul'u "şehirlerin sultanı" yapan siluetin arkasındaki düşünce ve manayı görmemek olacak, bu da eksik ve hissiz bir yaklaşım olacaktır. Sadece bu açıdan bir değerlendirme bile bu iki değerimizin birbirinden ayrılmayacağını bize göstermektedir. Tarihsel süreç içerisinde bu ilişki göz önüne alındığında bugün de vakıfların çoğunun İstanbul'da kurulduğunu ve şehrin sosyal, kültürel ve ekonomik hayatına yüksek ölçüde nüfuz ettiğini söylemek yanlış olmaz.

CUMHURİYET DÖNEMİ İSTANBUL SU YÖNETİMİ

HALİL İBRAHİM GÜL*

Belgelere, kaynaklara ve genel eğilimlere göre İstanbul ile suyun buluşması üç ana dönemde incelenir. Bunlar (i) Roma ve Bizans, (ii) Osmanlı ve (iii) Cumhuriyet dönemleridir. Bu her üç dönemin de kendine özgü su kültürü ortaya çıkmıştır.[1]

İstanbul'a binlerce yıl öncesinden miras kalan su kültürü ve su ekonomisi Bizans'la doğmuş, Osmanlı'yla yoğrulmuş, Cumhuriyet'le birlikte ise gerçek kimliğine kavuşmuştur. Bizans ve Osmanlı'dan alınan bu miras, yeni teknoloji, yeni bir bakış açısı ve yeni yatırımlarla XXI. yüzyılda da asıl kimliğini bulmuştur.

Cumhuriyet dönemi, Osmanlı'da kurulan yabancı su şirketlerinin satın alınması ile başlar. Bu şirketler İstanbul Su Şirketi[2] ve Üsküdar-Kadıköy Su Şirketi'dir.[3] İstanbul Su Şirketi'nin su satışı yaptığı müşteriler genellikle devlet kurumları olmuştur.[4] Bu şirketler XIX. yüzyılın son çeyreği ile XX. yüzyılın ilk çeyreğinde İstanbullara hizmet vermiş ve devlet tarafından satın alınmasından sonra bunlar İstanbul Sular İdaresi'ne dönüşmüş ve yeni bir dönem başlamıştır.[5] İstanbul Sular İdaresi yaklaşık 50 yıl hizmet verdikten sonra İstanbul Belediyesi'nin bünyesinde faaliyet gösterecek İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi ismini almıştır.[6]

İSTANBUL SULAR İDARESİ DÖNEMİ

İstanbul Sular İdaresi kurulurken tam anlamıyla *model* bir müessese olması üzerinde durulmuştur. Bu model olma özelliğini desteklemek için de özerk bir yapıda olması, müteşebbis bir ruha sahip olması ve bir tüzel kişiliğinin olması sağlanmıştır.[7]

İstanbul Sular İdaresi'nin kurulduğu o dönemde idarenin kuruluş amacı ve şeklinin son derece çarpıcı ve dramatik olduğu, dönemin bazı akademisyenleri tarafından dile getirilmiş ve genç Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin bu alanda çığır açacağı üzerinde durulmuştur.[8] İdarenin başarılı olması son derece önemlidir. Çünkü İstanbul Belediyesi'nin işletmesi altında bulunan Vakıf Suları da idareye devredilmiş ve bu geleneksel sulardan azami derecede faydalanılması istenmiştir.[9] Diğer yandan ise İstanbul'un Asya tarafındaki sularının durumunun ne olacağı ve burada yaşayan halkın nasıl bir hizmet alacağı konusu gündeme gelmişti. Bu da Üsküdar-Kadıköy Su Şirketi'nin satın alınmasıyla gerçekleştirilmiştir.[10] Böylece 1937 yılında İstanbul'un bir bütün hâlinde daha verimli bir şekilde yönetimi sağlanmıştır. Tabii ki böyle bir yönetimin mali bir disipline ve ciddi bir personel yapısına ihtiyaç duyduğu yadsınamaz bir gerçek olmuştur. Yapılan yasal düzenlemelerle bu durum giderilmeye çalışılmıştır. 1939 yılında yapılan düzenlemeyle idarenin personel alımı ve çalışanların ücretlerinin ödenmesi, *İktisadi Devlet Teşekkülleri Kanunu*'yla düzenlenmiştir.[11] Mali açıdan idarenin gelirlerinin artırılması için ise köprü ve nakil vasıtalarından alınan vergilerin %80'inin ve asker ailelerine yapılacak yardımın artakalan kısmının bir bölümünün idareye aktarılmasına[12] çalışılmıştır.[13] Bu mali düzenleme personel düzenlemesinden yaklaşık 7 yıl sonra gerçekleştirilmiştir.

Sular İdaresi çalışmalarını bir süre bu şekilde devam ettikten sonra idari yapısında değişikliğe gitmiştir. 1960 yılına kadar İktisadi Devlet Teşekkülleri'ne bağlı iken bu tarihten sonra Genel Müdürlük sistemine geçilmiştir.[14]

* Araştırmacı-yazar

1 *Geçmişten günümüze İstanbul'da suyun yönetimi*, İstanbul 2009, s. 8.

2 İstanbul Su Şirketi, Dersaadet Su Şirketi ve Terkos Su Şirketi adıyla da bilinmektedir.

3 H. İbrahim Gül, "Terkos Su Şirketi", doktora tezi, Marmara Üniversitesi, 2009, s. 2, 95.

4 H. İbrahim Gül, "İstanbul Su Şirketinin Su Verme Serüveni, Karşılaştığı Zorluklar ve Bazı Maddelerinin Tahlili", *Bülent Ecevit Üniversitesi Uluslararası Yönetim İşletme ve İktisat Dergisi,* 2012, c. 8, sy. 17, s. 119.

5 Saadi Nazım Nirven, *İstanbul Suları*, İstanbul 1946, s. 201.

6 *İSKİ 2004 Faaliyet Raporu*, s. 14, www.iski.gov.tr.

7 *Tarih Boyunca İstanbul Suları ve İstanbul Su ve Kanalizasyon Sorunu*, İstanbul 1983, s. 50; ayrıca bkz. *2226 sayılı kanun*, 4. vesika.

8 *Tarih Boyunca İstanbul Suları,* s. 51.

9 *Tarih Boyunca İstanbul Suları,* s. 51.

10 *3359 sayılı kanun* hükmünce*, 2226 sayılı* kanuna tâbidir.

11 *Tarih Boyunca İstanbul Suları*, s. 51; ayrıca bkz. *3659 sayılı* kanun.

12 Aktarılan bu gelirlerin yeterli olup olmadığı araştırılması gereken bir konudur.

13 *Tarih Boyunca İstanbul Suları*, s. 51.

14 *Tarih Boyunca İstanbul Suları*, s. 52; ayrıca bkz. 1960 yılı 23 sayılı kanun.



1- Cumhuriyet devrinde İstanbul'da çeşmeden su temini (İBB, Kültür A.Ş.)

Sular İdaresi Cumhuriyet'in ilk yıllarından bu yana sürdürdüğü görevini artırarak devam ettirmiştir. Cumhuriyet'in ilk yıllarında henüz Terkos Su Şirketi satın alınmadan önce Cumhuriyet Hükûmeti, şirketten filtreleme tesisatını kurmasını talep etmiş ve bu talep yerine getirilmiştir. Ancak bu, yeterli olmamıştır. Daha sonra Sular İdaresi bu filtreleme sahasını ve süzme havuzlarını kat kat artırarak suyun daha hijyenik olmasını sağlamıştır.[15] Sular İdaresi, bu genişletme ve geliştirmeyle başlayan hizmetlerini artırarak devam ettirmiştir. Terkos Su Şirketi'nin son hizmet yılı olan 1932'de şehre verilen su miktarı günlük yaklaşık 29.000 m³, yıllık su arzı ise yaklaşık 10.500.000 m³ iken; 1949 yılına gelindiğinde günlük su arzı yaklaşık 71.000 m³'e, yıllık su arzı ise yaklaşık 26.000.000 m³'e ulaşmıştır. Su Şirketi zamanında su arzı yapılan çeşmelere yenileri eklenmiş ve 1950'ye kadar çeşme sayısı 278'e ulaşmıştır.[16] İstanbul Sular İdaresi'nin 1933-1980 yılları arası sunduğu hizmetler ve hizmet bölgeleri oldukça artmıştır. Gelecekte çok büyüyeceği tahmin edilen İstanbul'un suyuna ve su altyapısına daha fazla yatırım yapılması planlanmaktaydı.

15 Nirven, *İstanbul Suları,* s. 202; ayrıca bkz. Gül, "Terkos Su Şirketi", s. 94.

16 Burhan Oğuz, *Bizans'tan Günümüze İstanbul Suları*, İstanbul 1998, s. 222.



2- Çeşme başında su sırası (İBB, Kültür A.Ş.)

Yapılacak bu yatırımlar öz kaynaklardan karşılanmak istendi. Ancak yerli kaynakların yetersizliği İstanbul Sular İdaresi'ni (İSİ) yabancı kaynaklara yöneltti. Dünya Bankası'ndan kredi teminine çalışıldı. Bu krediyi en kısa yoldan, en hızlı şekilde elde etmek için Birleşmiş Milletlere bağlı Dünya Sağlık Örgütü ile işbirliğine gidilmiştir. Bunun sonucunda 1972 yılında kredi sağlanmış ve İSİ'nin hizmetleri devam etmiştir. Kanalizasyon hizmetlerinin daha verimli nasıl sağlanacağı da bu dönemde gündeme gelmiştir.[17] 1980'den sonra birçok yerleşim birimi İstanbul Belediyesi'nin sınırları içine dâhil edilmiş ve bu bölgeler belediyeden hizmet almaya başlamış, söz konusu yerleşim yerlerinin su ihtiyacı da Sular İdaresi tarafından sağlanmıştır.[18] Günümüzde birçoğu oldukça kalabalık bir nüfusa sahip olan bu yerleşim yerleri, İstanbul'un ekonomisinde önemli bir yere sahiptir.

17 Oğuz, *Bizans'tan G ünümüze İstanbul Suları,* s. 239.

18 *İSKİ 2004 Faaliyet Raporları*, s. 16.



3- Belediyenin su olmayan mahallelere tankerlerle su dağıtması (İBB, Kültür A.Ş.)

İSTANBUL SU VE KANALİZASYON İDARESİ DÖNEMİ (İSKİ)

İstanbul'un bir çekim merkezi olması, ticaretin nabzının bu şehirde atması kültürel ve sportif birçok organizasyonların burada yapılması, sürekli ve kesintisiz artan nüfusun daha da çoğalmasına yol açmıştır. Bu nüfus artışı 1950'li yıllardan sonra başlamış,[19] 2000'li yıllarda da devam etmiştir. Bu bakımdan daha çok göç yoluyla büyüyen İstanbul'da yeni bir su felsefesinin oluşturulmasının vakti gelmişti.

Gelişen ve büyüyen İstanbul'da artık daha çağdaş, görev alan ve sorumluluğu daha gelişmiş, vazifesi sadece su satan bir kurum değil; aynı zamanda çevreye duyarlı, çevreyle iç içe, altyapı sorunlarıyla da ilgili bir müessese ihtiyacı doğmuştur. Bu ihtiyaçları giderecek olan İSKİ 1981 yılında kurulmuştur.[20] İSKİ'nin kuruluşu, Sular İdaresi'nin kuruluşundan farklılık arz etmektedir. Sular İdaresi, resmî formalitelere tâbi olmayan, tüzel, özerk ve özel bir yapıya sahip, bütçesi İstanbul Belediyesi tarafından onaylanan bir statüye sahip iken; İSKİ, vali ve belediye başkanının seçeceği üyelerin yanı sıra İller Bankası, Devlet Su İşleri ve İstanbul Sanayi Odası tarafından görevlendirilecek birer üye ile birlikte idarenin hizmet götürdüğü belediyelerin seçeceği üyeler tarafından bütçesi ve bilançosunun onaylandığı bir statüye sahip hâle gelmiştir. İSKİ Genel Müdürlüğü, diğer kamu kurum ve kuruluşlarından tamamen ayrı, nicelik ve nitelik bakımından farklı bir çalışma esasına dayanmaktadır. Sular İdaresi'nin *model* olma özelliği, İSKİ ile daha ileri taşınmıştır.[21] İSKİ sadece su isalesi yapan ve suyu her yere ulaştıran değil; aynı zamanda çevreye duyarlı, suyu ilgilendiren birinci ve ikinci derece işlerlerde de yatırım yapan bir konumda yapılanmıştır. İSKİ'nin bu kurumsal yapısı Büyük Şehir olan Ankara ve İzmir'de

19 Veysel Eroğlu, "İstanbul Su Meselesi ve Çözümü", *İçme Suyu Sempozyumu*, İstanbul 1996, s. 1.

20 Tevfik Göksu (haz.), *Geçmişten Günümüze İstanbul'da Suyun Yönetimi*, İstanbul 2009, s. 48. Ayrıca bkz. *2560 sayılı kanun*. Bunlarla birlikte ayrıca bkz. İSKİ ve İSKİ'yi yakından ilgilendiren bazı kanunlar: *5393 sayılı Belediye Kanunu, 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu, 831 sayılı Sular Hakkında Kanun, 167 sayılı Yer Altı Suları Hakkında Kanun, 6200 sayılı Devlet Su İşleri Umum Müdürlüğü Teşkilat ve Vazifeleri Hakkında Kanun, 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu, 2872 sayılı Çevre Kanunu, 3213 sayılı Maden Kanunu, 1053 sayılı Belediye Teşkilatı Olan Yerleşim Yerlerine İçme, Kullanma ve Endüstri Suyu Temini Hakkında Kanun* ve *3194 sayılı İmar Kanunu.*

21 *Tarih Boyunca İstanbul Suları*, s. 53-54.



4- Çeşme başında su sırası (İBB, Kültür A.Ş.)



5- Merkeplerle evlere su taşınması (İBB, Kültür A.Ş.)

de uygulanmıştır.[22] Bu yapı daha sonra büyük şehir olan diğer illere de yayılmıştır. Kurumun görev ve yetkileri bu doğrultuda oluşturulmuştur.

İSKİ'nin Görev ve Yetkileri

İSKİ'nin görevleri; içme suyu sağlamak, atık suları arıtmak ve yok olmasını sağlamak, su havzalarını korumak ve dereleri ıslah etmektir.[23]

İçme Suyu Sağlamak

İçme ve kullanma suyunun her türlü yer altı ve yer üstü kaynaklardan sağlamak ve suyu nihai tüketiciye ulaştırmak için her türlü etüt ve projeler geliştirmek ve projelere uygun tesisler yapmak ve bu tesislerin bakım ve tamirini üslenmek.

Atık Suları Toplamak, Arıtmak ve Yok olmasını Sağlamak

Ev, işyeri, fabrika, devlet ve özel sektör kurumlarının kullanılmış sularının ve yağmur sularını tahliye etmek ve bu tahliye işlemi için her türlü projeyi yapmak ve yaptırmak.

Su Havzalarını Korumak

Kendi yükümlülük bölgesi içinde bulunan deniz, göl, akarsu havzalarının memba ve kaynak sularını atık sulardan korumak, su kaybı veya su azalmasına yol açacak faaliyetlerde bulunulmasını önlemek ve bu konularda her türlü teknik, idari ve hukuki tedbirleri almak.

Derelerin Islah Edilmesi

Derelerin iyileştirilmesi, su ve kanalizasyon ve her türlü altyapı çalışmalarını büyükşehir ve ilçe belediyelerle beraber yürütmek.[24] Dere ıslah çalışmalarında İSKİ'nin sorumluluk alanlarının net olmamasına rağmen bu görevini de başarıyla yürütmektedir.

İSKİ'nin 1990'lı yıllarla beraber yeni bir kimlik kazanmasından itibaren görev ve sorumlulukları oldukça gelişmiş ve farklılaşmıştır. 1980'li yıllarda kurumun görevleri arasında daha çok su isaleleri ön plana çıkarken 1990'lı yıllarla beraber yeni su kaynaklarının bulunması, atık suların toplanması, kanalizasyon hizmetlerinin iyileştirilmesi ve su kaynaklarının rantabl bir şekilde

22 Tayfun Çınar, "Neoliberal Su Politikaları Doğrultusunda İller Bankası, DSİ ve Belediyelerin Değişen Rolü", *Jeoloji Mühendisleri Odası Haber Bülteni*, 2006, sy. 3, s. 70.

23 *İSKİ 2004 Faaliyet Raporları*, s.17. Derelerin ıslahı daha sonraki yıllarda komisyon kararıyla alınmıştır.

24 *İSKİ 2004 Faaliyet Raporları*, s.17.



6 Ömerli Barajı



değerlendirilmesi öncelikli görevler hâline gelmiştir. 2000'li yıllarla beraber yukarıdaki hedef ve amaçlara Bizans ve Osmanlı'dan miras kalan mimarinin korunması ve yaşatılması da eklenmiştir.[25] Her biri birer su mimarisi örneği olan Osmanlı dönemi su toplama iletim ve dağıtım sistemi, çeşmeler, sebiller, su terazileri ve maksemler dünyada eşine az rastlanan örneklerdir.[26] Bundan dolayı yukarıda sayılan 4 ana görev ve sorumluluğa *mimari*yi de ekleyebiliriz.

İSKİ'nin 1994 Sonrası Faaliyetleri

İSKİ 1994 yılıyla beraber gerek yönetimde gerekse yatırım hamleleriyle bir sıçrama dönemine girmiştir. Yaklaşık 10 yıl sürecek bu dönem oldukça verimli geçmiştir. Gelecek her bir yıl için bir hedef belirlenmiş ve her yılın kendine özgü bir misyonu olmuştur. 1994 toparlanma ve canlanma yılı olmuştur; mevcut sorunlara neşter vurulmuş, borç durumu belirlenmiş ve gelecek yıl için planlamalar yapılmıştır. 1995 hamle yılıdır; bu yıl içinde hayati derecede önemli olan mega projeler gerçekleştirilmiştir. Birçok baraj, isale hattı, içme suyu tesisi, arıtma tesisi ve terfi merkezleri hizmete alınmıştır. 1996 çevre yılıdır; bir önceki seneden kalan yatırımların tamamlanmasıyla beraber daha yeşil ve daha yaşanabilir bir çevre için çok önemli adımlar atılmıştır. 1997 Haliç yılı olmuştur; yıllardır sanayinin yükünü taşıyan Altın Boynuz'un temizlenmesi bu yılda gerçekleşmiştir. Haliç bu yıl içinde önemli projelerle gündeme gelmiştir. 1998 Marmara Denizi yılıdır; Marmara Denizi'nin kirliliğinin azaltılması ve daha berrak olması için çalışmaların başlatıldığı yıl olmuştur. Yine aynı yıl şehir merkezine uzak yerleşim yerlerine isale hatları, arıtma tesisleri, terfi merkezleri ve su haznesi yapılmıştır. 1999 yeşil havzalar yılıdır; İstanbul'u besleyen su kaynakları ve havzaları koruma altına alınmıştır. Su kaynakları ve havzaların koruma altına alınmasıyla hem meskenlerde hem de işyerlerinde daha sağlıklı su tüketilmeye başlanmıştır. 2000 hizmette kalite yılıdır; su sorunu büyük ölçüde halledilmiş, verilen hizmet ve kalite bakımından dünya ile rekabet eder hâle gelinmiştir. Ayrıca 2040 vizyonu belirlenmiştir. 2001 yılı suda kalite yılı olmuştur; suyun içilebilirliği için yapılan kimyasal ve bakteriyolojik tahlillerin sayısı artırılmış, günde 350-400 numuneye ulaşılmıştır. Suyun kalitesi, TSE 266, Dünya Sağlık Örgütü (WHO), Amerika Çevre Koruma Ajansı (EPA) ve Avrupa Birliği (EC) standartlarını

25 *İSKİ 2012 Faaliyet Raporları*, s. 53, www.iski.gov.tr.

26 Zekai Şen, "Osmanlı Su Dağıtım Hizmeti ve Maksem", *1453 İstanbul Kültür ve Sanat Dergisi*, 2010, sy. 7, s. 49.



7- Elmalı Barajı

yakalamıştır. 2002 ise müşteri memnuniyet yılıdır; İSKİ'de görülen hızlı değişim her kesimin dikkatini çekmişti. Bu değişim müşteri memnuniyet yılı olarak yansımıştır.[27] Sürekli istikrarlı bir şekilde hedeflerini gerçekleştiren kurum, yönünü global ölçekli yatırımlara çevirmiştir.

İSKİ'nin 2004 Sonrası Faaliyetleri

Teknolojik imkânların hızla gelişmesi ve otomasyon tekniklerinin gözle görülür bir şekilde pratik hayatın içine girmesi, İSKİ'nin teknolojik altyapısını geliştirmesini ve tüketiciye daha hızlı ulaşmasını sağlamıştır. Abonelik ve verilen diğer hizmetlerde e-hizmet kullanımı yaygınlaşmış, hizmet kalitesi yükselmiş ve bürokrasi son derece azalmıştır. Suyun dağıtımı ve isale işlemlerinde dünyanın gelişmiş ülkelerinin kullandığı SCADA sistemi İSKİ tarafından da kullanılmaya başlanmıştır.[28] Dere ıslah çalışmalarında 2004-2010 yılları arasında yaklaşık 44 km'ye yakın dere ıslahı gerçekleştirmiştir.[29] Dere ıslahı konusunda sorumluluk alanının net olmamasına rağmen, gerçekleştirilen bu mesafe oldukça kayda değer olmuştur. Bunlarla birlikte global ölçekli projelere başlanmıştır. Daha önceden devam eden Mavi Haliç ve Melen Çayı projeleri bu projelerin en önemlileridir. Bu projelerden birincisi çevre bilinci ve yaşanabilir bir çevre, diğeri ise; her türlü su ihtiyacının giderilmesiyle ilgilidir.

Mavi Haliç Projesi

Haliç'in temizlenme projesi dünyanın en büyük çevre projelerinden biridir. Kuzey Haliç ve Güney Haliç olarak gerçekleştirilen bu proje, Büyük Şehir Belediyesi ve İSKİ tarafından gerçekleştirilmiştir. Haliç'in temizlenmesi ilk defa 1960'lı ve daha sonra 1970'li yıllarda gündeme gelmiş olmasına rağmen; bu temizleme projeleri uygulamaya

27 *İSKİ 2004 Faaliyet Raporu*, s.17.

28 *İSKİ 2010 Faaliyet Raporu*, s. 36, www.iski.gov.tr.

29 *İSKİ 2010 Faaliyet Raporu*, s. 230.



8- Pabuçdere Barajı

konulamamıştır.[30] 1990'lı ve 2000'li yıllarda uygulanmaya başlanan çalışmalar sonrası temizleme çalışmaları hayata geçirilmiştir. Haliç, çamur deryasından balık tutulan masmavi sulara kavuşmuştur. Şehirleşme, sanayileşme ve deniz taşımacılığının zamanla artması ve Marmara Denizi'nden Haliç'e taze su akışının olmaması kirliliğin ortaya çıkma nedenleri olmuştur.[31] Haliç, bir sanayi bölgesi olmasından dolayı irili ufaklı birçok fabrika tarafından kirletilmiştir. Feshane, Sütlüce Mezbaha binaları, Silahtar Ağa Elektrik Santrali gibi kurumlar Haliç'i en fazla kirleten kurumlar olmuştur. Bunlar farklı faaliyet alanlarına dönüştürülerek halkın hizmetine sunulmuştur.[32] Marmara Denizi'nden Haliç'e su pompalama yatırımlarından sonra Altın Boynuz, taze su akımına kavuşmuştur. Sanayi bölgesi olmasından dolayı iktisatçıların kümeleşme modeline örnek olan Haliç, çevresel değişimiyle de yine iktisatçıların dışsallık modeline örnek teşkil etmiştir.

Melen Çayı Projesi

Bir dünya şehri olan İstanbul'da diğer metropollerle rekabet etmek için devasa projeler üretmek zorunluluğu doğmuştur. Özellikle suya yapılacak yatırımlar İstanbul'un diğer metropol şehirler karşısında geri kalmasını engelleyecek, hatta onları geçmesini sağlayacaktır. Dünyanın 13 metropol şehrini[33] kapsayan bir çalışmada bu metropollerin nüfus artış oranı, su rezervi, kişi başı su tüketimi ve gelecek yıllarda ihtiyaç duyacağı su miktarı incelenmiş ve İstanbul'un kişi başına üretilen günlük su miktarının diğer metropollerin hemen hemen

30 *İSKİ ve Çevre,* İstanbul, t.y. (İSKİ Yayınları), s. 61.

31 *İSKİ ve Çevre*, s. 61.

32 *Mavi Haliç*, İstanbul, t.y. (İSKİ Yayınları), s. 60.

33 *13 Dünya Metropolünde Su Yönetimi: Benchmarking Çalışması,* İstanbul 2004, s. 17-24. Bu şehirler Berlin, İstanbul, Johannesburg, Kahire, Londra, Madrid, Meksiko, Moskova, New York, Paris, Şanghay, Tahran ve Tokyo.



9- Terkos Barajı

tamamından daha az olduğu görülmüştür. İçeride mevcut olan ve gelecekte katlanacak nüfusu besleyecek ve aynı zamanda kişi başına düşen su miktarında dünyadaki metropollerle yarışacak proje Melen Projesi'dir. İstanbul halkının su ihtiyacını karşılamaya yönelik Melen Çayı Projesi üreteceği artı değerle, kişi başına üretilen günlük su miktarını yukarılara çekecek ve söz konusu metropollerle arasındaki farkı kapatacaktır.

Melen Çayı Projesinin, 1990'lı yılların başında yurt dışından kredi alınarak gerçekleştirilmesi gündeme gelmişti.[34] İlk defa 1993 yılında basında bu konudan bahsedilmiştir. Daha sonra uygulamaya 2000'li yılların ortalarında öz sermaye de eklenmesiyle devam edilmiştir. Orman Bakanlığı, DSİ ve İSKİ'nin ortak yürüttüğü bu projenin ilk ayağı 2012 yılında hizmete girmiştir. İSKİ, projenin birinci etabının verilen tarihten önce bitirilmesi için 190.000.000 TL kaynak aktarımı yapmıştır.[35] Düzce sınırlarından[36] başlayan ve İstanbul'un Avrupa yakasında biten büyük ölçekli bu proje, çok yönlü bir projedir. Su isale hattı ile birlikte baraj ve arıtma tesislerinin kurulması projenin amaçları arasındadır.[37] Proje, *dünyada bir kıtadan diğerine boru hatlarıyla ilk ve tek su isalesi yapılan projedir*. Boru hattının bir bölümünün Boğaz'ın yaklaşık 135 m altından geçirilmesi yine dünyada bir ilk olma özelliği taşımaktadır. Yine Avrupa'nın en büyük arıtma tesisi bu projede yer almaktadır. Yaklaşık 14.000.000 kişinin su ihtiyacını tek başına karşılayacak bir kapasiteye sahip olan bu projeyle İstanbul ve belki de komşu illerin su ihtiyacı 2071 yılına kadar giderilmiş olacaktır.[38]

İSKİ'nin Altyapı Hizmetleri

Şehirleşmenin artması, aşırı nüfus artışıyla beraber çarpık kentleşme, su ihtiyacı yanında altyapı sorunlarını da beraberinde getirmiştir. Sadece su arzını yeterli dereceye çıkarmak değil; aynı zamanda altyapı hizmetlerini sunmak da hayati derecede önemli hâle gelmiştir. İstanbul'un altyapı sorunuyla ilk defa Cumhuriyet'le birlikte (1924 yıllından itibaren) gözle görülür bir şekilde ilgilenilmeye başlanmıştır. Gerek Cumhuriyet'in ilk yıllarında gerekse daha sonraki dönemlerde kanalizasyon ve altyapı projeleri geliştirilmiştir. Bu projelerin hemen hemen tamamı yabancı kaynaklı planlamalardır. Bu altyapı çalışmaları büyük oranda uygulamaya konulmuş ve oldukça başarı sağlanmıştır. Bu projeler, Wild, Kehr, DAMOC, Scandia-Consult ve Ne-Do-Co uygulamalarıdır. Bu çalışmaların

34 *Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurul Tutanağı*, 1996, 53. Birleşim.

35 www.turedimuhendislik.com/melen.html

36 www.wikipedia.org./melen.

37 www.iski.gov.tr.İSKİ Devam eden projeler. Melen Projesi 2. Aşama.

38 www.ibbtube.Melen.



10- Yeşildere Barajı

hepsi İSKİ'den önce gerçekleştirilmiş olup bitmeyen bazı çalışmalar ise İSKİ döneminde tamamlanmıştır. Çevre sorunlarının çözümü konusunda ise 1989'da İSKİ öncülüğünde Çevre Sorunları Bilim Kurulu oluşturulmuştur. Bu kurul, altyapı çalışmalarında oldukça yarar sağlamıştır. 1990'lı yıllar kanalizasyon ve altyapı yatırımları için kırılma noktası olmuştur. İstanbul için kritik öneme sahip birçok uygulamaya imza atılmıştır. Avrupa ve Asya yakalarında birçok dere ıslah edilmiş ve birçok arıtma tesisi yapılmıştır.[39]

Dersaadet Su Şirketi'yle başlayıp İstanbul Sular İdaresi ile devam eden İstanbul su yönetimi, İSKİ'nin model alınmasıyla bütün ülkeye yayılmıştır. Dersaadet Su Şirketi'nin müşterileri büyük çoğunlukla devlet kurumları olurken, İSKİ'nin hizmet alanı ise konutlar, işyerleri, fabrikalar ve kurumlar olmuştur.[40] Dersaadet Su Şirketi kuruluşundan görevini tamamlayana kadar hizmet süresi yaklaşık 50 yıl, İstanbul Sular İdaresi'nin de İSKİ'ye kadar yaklaşık 50 yıldır. İSKİ ise neredeyse 35. yılına yaklaşmaktadır. İSKİ'nin 50. yılında farklı bir yönetim biçimi ve farklı hizmetlerle kendisini göstermesi kaçınılmaz bir gerçektir. Çünkü su, günümüzde analizi yapılan stratejik konulardan biri olmuştur. Özellikle su yönetiminin nasıl yapılması gerektiği, su yönetiminin devlet eliyle mi yoksa özel sektör eliyle mi yapılmasıyla ilgili tartışmalar gün yüzüne çıkmıştır.[41]

Su bölgesel ve global denklemde son yıllarda önemli bir değişken olarak yerini almış ve giderek artan bir biçimde pazarlık unsuru oluşturmaya başlamış,[42] ekonomi biliminin "kıt kaynaklar" dediğimiz temel maddelerinden biri olma yoluna girmiştir. Dünyanın hemen hemen her bölgesinde doğrudan doğruya suya dayanan meseleler yaşanmaktadır. Özellikle Orta Doğu ve Afrika coğrafyası su çatışmalarından önemli ölçüde nasiplenmiştir.[43] Su özellikle bu coğrafyada büyük bir olasılıkla da petrol ve sanayi mallarından daha fazla öneme sahip bir tüketim malı olacaktır. Bu açıdan bakıldığında su yönetimi hayati derecede öneme sahiptir. Suyun doğru yönetimi ülkenin refah seviyesini artıracaktır.

Belki de önümüzdeki yıllarda yapılacak mevzuat değişikleriyle İSKİ enerji üretimi (özellikle kendi havzalarında kuracağı rüzgâr enerjisi) yapıp satabilecek, tarımsal sulama ve tarım alet ve edevatlarını üretip pazarlayabilecek, altyapı malzemeleri üretip yurt dışına ihraç edebilir bir duruma gelecektir.

39 Oğuz, *Bizans'tan Günümüze İstanbul Suları,* s. 255-256.

40 Gül, "Terkos Su Şirketi", s. 65-77.

41 *13 Dünya Metropolünde Su Yönetimi.*

42 *13 Dünya Metropolünde Su Yönetimi.*

43 Lütfi Şehsuvaroğlu, "Su Savaşları mı? Su Barışı mı?", *Osmanlı Su Medeniyeti Uluslararası Sempozyum Bildiriler Kitabı,* İstanbul 2000, s. 146.

ULAŞIM

VE

HABERLEŞME

GİRİŞ

ALİ AKYILDIZ
Bölüm Editörü

Doğal güzellikleri ve sunduğu imkânlar açısından belki de dünyada bir benzeri daha bulunmayan özel ve imtiyazlı bir şehir olan İstanbul, coğrafi olarak Asya ve Avrupa kıtalarını buluşturup birleştirmenin yanında, ünlü İngiliz şairi Lord Byron'un iki farklı dünya olarak tanımladığı Doğu ve Batı'nın kesiştiği ve hatta, biraz daha ileri gidilerek ifade edilirse, yüzleştiği bir kültürel kavşaktır. Bu bağlamda, bir yönüyle Doğu'yu, bir yönüyle Batı'yı ve bir yönüyle de her ikisini temsil eder. Yüzyıllardan beri üç büyük imparatorluğa merkez olması, söz konusu coğrafi, doğal ve kültürel avantajlarına ayrı bir tarihî derinlik katar. Şehir, karayolu ve İstanbul Boğazı aracılığıyla Eski Dünya'nın doğu ve batısını, yani, Asya ile Avrupa'yı; deniz vasıtasıyla da kuzey ve güneyini buluşturarak kültürler arasında bir köprü olma vazifesini üstlenir. Kara ve deniz ulaşımı ile haberleşme sistemlerinin merkezinde yer alan İstanbul, bu hâliyle âdeta Eski Dünya'nın merkezi konumundadır ve şairin ifadesiyle "Mısr-ı sâni", yani, ikinci Kahire'dir. Şehrin bu eşsiz ve mümtaz coğrafi ve stratejik konumu, ona sahip olana büyük bir avantaj sağladığı için tarih boyunca ve hatta günümüzde emperyal rüyalar gören devletlerin gözleri ve dikkatleri kaçınılmaz olarak İstanbul üzerinde yoğunlaşır.

Bu bölümde, İstanbul'un gerek şehir içi gerekse uzak ve yakın çevresiyle olan ulaşım ve haberleşmesinin tarihî serüveni ele alınacaktır. Konu, birincisi veri; ikincisi de mahiyet yönünden bir tasnife tabi tutulabilir. Günümüzden tarihin derinliklerine doğru inildikçe veri ve kaynaklar giderek azaldığı için konunun ayrıntıları kaybolup muğlaklaşmakta veya tersinden ifade ile tarihin ilk dönemlerinden günümüze doğru yaklaştıkça konuyla ilgili bilgiler artıp ayrıntılar belirginleşmektedir. Hâl böyle olunca, ister istemez konunun kısmen Bizans ve büyük ölçüde de Osmanlı ve Türkiye Cumhuriyeti dönemlerinde yoğunlaşması kaçınılmaz olmakta ve böylece bölümlendirme de kendiliğinden ortaya çıkmaktadır. Yani, İstanbul'un kuruluşundan Türkler tarafından fethedilmesine kadar olan uzun dönem, veri azlığı yüzünden zorunlu olarak bir giriş mahiyeti kazanmakta ve konunun zeminini teşkil etmektedir. Bu bakış açısıyla, ulaşım ve haberleşme açısından konuyu Osmanlı ve Cumhuriyet dönemleri olarak iki ana eksende ele almak mümkündür.

Konuyla ilgili diğer bir tasnif de mahiyet açısından yapılabilir ve Sanayi Devrimi'ne kadar olan dönemle Sanayi Devrimi sonrası iki ana başlık hâlinde incelenebilir. Bu bakış açısının üzerine oturtulacağı argüman, şehrin kuruluşundan XIX. yüzyıla kadar devam eden uzun dönemde ulaşım ve haberleşme araç ve sistemlerinin fazla bir değişime uğramaksızın konvansiyonel özelliğini muhafaza etmiş, ulaşım ve haberleşmeyle ilgili esas dönüşüm Sanayi Devrimi sonrasında meydana gelmiş olmasıdır. Sanayi Devrimi, bir yandan okyanuslara dayanıklı ve süratli buharlı gemilerin, yani vapurların inşasıyla birlikte uzak ve ulaşılmaz olan yerleri yakın eder ve dünyayı hızla küçültürken, bir yandan da, haberleşme tekniklerini geliştirerek mesafe ve zaman kavramlarını değiştirip yeniden tanımlanmalarına vesile olur. Ayrıca, inşa edilen demiryolları sayesinde kıtaların iç kesimleri de liman şehirleriyle irtibatlandırılır ve değişimden büyük ölçüde bağımsız ve azade olan bu bölgelerdeki geleneksel yaşam bu sayede büyük bir dönüşüm geçirir. Yine, ulaşım ve haberleşme tekniklerindeki gelişmelerin kıtaların iç kesimlerine ulaşmasıyla birlikte, bir yandan buralarda ihtiyaçları karşılamaya yönelik olarak gerçekleştirilen mevzii ve geleneksel üretim biçimleri boyut değiştirerek ihtiyaç fazlası ürün piyasalara arz edilirken bir yandan da, Sanayi Devrimi'nin seri ve ucuz fabrika ürünleri, kıtaların en iç ve kıyıda kalmış köşelerine kadar girerek buralardaki geleneksel sınai üretim tesisleri olan tezgâhların ortadan kalkmasına veya Sanayi Devrimi'nin bu meydan okumasına karşı kısmen kendilerini revize edip dönüşmelerine yol açar. Ancak, bu dönüşümlerin birdenbire vuku bulmadığına ve hayli geniş bir sürece yayıldığına da dikkat çekilmesi gerekir.

Netice itibarıyla bu bakış açısıyla konu, genel olarak XIX. yüzyıl öncesi ve sonrası şeklinde iki kategoride ele alınabilir. Esasında biz de bu tasnifi kullanmayı tercih ettik; ancak bu ikili tasnife, yakın

bir dönem olduğu, fazla veriye sahip bulunduğu ve değişimin boyutlarının önceki dönemlerle kıyas kabul etmez derecede büyük ve hacimli olduğu için Türkiye Cumhuriyeti dönemini üçüncü bir kategori olarak ekledik. Böylece, hem haberleşme ve hem de ulaşım konuları, klasik, modern ve Cumhuriyet dönemleri olmak üzere üçlü bir genel tasnife tabi tutuldu. Ayrıca, XX. yüzyılda hizmete girip özellikle yolcu taşımacılığında neredeyse deniz ve karayollarını gölgede bırakacak derecede ulaşımda âdeta bir devrim yaratan havayolu taşımacılığı da, Cumhuriyet dönemi ulaşım kısmına ilave edildi ve böylece, bu dönem, kara, deniz ve hava ulaşımı ile haberleşme olarak dört ayrı kategoride incelendi.

Uzun kıyılara sahip olan İstanbul'un klasik dönemdeki nüfus yerleşimi büyük ölçüde deniz kenarlarında yoğunlaşır. Bu yüzden denizyolu, tarihinin her döneminde İstanbul'un şehir içi ulaşım sisteminin merkezinde yer alır. Öte yandan şehir, hem bütün Karadeniz kıyılarıyla hem de Akdeniz dünyası ve Avrupa ile denizden bağlantı kurmaya müsait imtiyazlı bir merkezî konuma sahiptir. İstanbul'da kullanılan deniz ulaşım araçları teknolojik yeniliklere uyum sağlayarak gelişmiştir. Bu anlamda şehrin kuruluşundan XIX. yüzyıla kadar olan gelişme ve değişimin son derece yavaş seyrettiği ifade edilebilir. Daha açık bir ifadeyle, şehir kurulduğundan beri İstanbul'da yolcu ve eşya nakli, zamanına, şekline ve kullanım alanına göre pereme, piyade, mavna, at kayığı, pazar kayığı, dolmacı kayığı, ateş kayığı, yağlı kayık gibi değişik isimlerle tanımlanan zarif veya kaba, irili veya ufaklı farklı türde kayık, gemi ve mavnalar aracılığıyla yapılırdı. Kayıkçı esnafı, diğer esnaflar gibi kendi kethüda ve yiğitbaşılarının idaresinde ve gedik usulüyle belirlenen kurallar doğrultusunda faaliyetlerini yürütürlerdi. İskelelerdeki kayık ve kayıkçı sayısı tarihî sürece ve şartlara göre zaman zaman farklılaşsa da bu değişim, mevcut düzeni sarsacak boyutlarda değildi. Kayıkçı esnafı, yeni kişilerin aralarına katılmalarına sıcak bakmazdı; zira bu, ekmeklerinin bölüşülmesi anlamına gelirdi. Osmanlı döneminde mevcut olan bu sistem büyük bir değişikliğe uğramaksızın ana hatlarıyla XIX. yüzyılın ortalarına kadar varlığını sürdürür.

1828'den itibaren yeni ve modern bir ulaşım vasıtası olarak vapurların devreye girmesi, İstanbul'un deniz taşımacılığında âdeta bir devrim yaratır ve geleneksel taşıma dönemi yavaş yavaş ömrünü tamamlar. 1844 yılının başlarından itibaren İstanbul'da bir yandan vapurla yolcu ve eşya nakli devlet işletmesi olarak başlatılırken, bir yandan da 1850 sonbaharında yeni bir iktisadi örgütlenme biçimi olan anonim şirket uygulaması devreye girer ve daha sonra İstanbul'un deniz ulaşımının en önemli aktörlerinden birisi olacak olan Şirket-i Hayriye, Mustafa Reşid Paşa, Fuad Paşa ve Ahmed Cevdet Paşa gibi devlet adamlarının öncülüğünde kurulur. Bu girişimi, yine İstanbul'un deniz ulaşımında önemli bir yeri olan Haliç vapurları işletmesi takip eder.

Bu bağlamda zikredilmesi gereken bir konu da, İstanbul ile imparatorluğun diğer kıyı şehirleri arasında denizden bağlantıyı sağlayan ve tarih içerisinde sırasıyla Hazine-i Hassa Vapurları, Fevaid-i Osmaniye, İdare-i Aziziye, İdare-i Mahsusa ve Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi gibi değişik isimler altında faaliyet gösteren devlet işletmesinin yanında yine İstanbul ile diğer Osmanlı hatta Avrupa limanlarını birbirine bağlayan Fransızlara ait Messagerie Maritime ile Avusturyalılara ait Lloyd gibi bazı yabancı vapur şirketlerinin varlığı ve faaliyetleridir. Esasında şimdiye kadar söz konusu yabancı şirketler hakkındaki bilgilerimiz son derece sınırlıydı; ancak, bu sınırlılığın, en azından ismi zikredilen iki yabancı şirket için dahi olsa bu eserle birlikte önemli ölçüde aşıldığı ifade edilebilir. Zira, Messagerie ve Lloyd şirketleri ilk defa bu eserde geniş bir şekilde ve orijinal kaynaklara dayanılarak hazırlanan iki yazı ile ele alınmaktadır.

Şirket-i Hayriye kurulmadan önce ve kurulduğu esnada yabancıların hiçbir hukuka dayanmaksızın Boğaziçi'nde vapurla yolcu taşıdığı ve hükümetin hükümranlık haklarına aykırı gördüğü bu faaliyetleri engellemek amacıyla yaptığı girişimler neticesinde bunların faaliyetlerinin yasaklandığı da yine yabancılar bağlamında vurgulanması gereken bir husustur. Ayrıca, II. Meşrutiyet Dönemi'nde İstanbul ile çevresindeki bazı limanlar arasında yolcu ve eşya taşımak amacıyla birkaç yerli anonim vapur şirketinin kurulduğuna da işaret etmek gerekir. Netice itibariyle hem bu şirketler hem Şirket-i Hayriye ile Haliç Vapurları Şirketi ve hem de Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, bütün birikimleriyle birlikte Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal eder. Cumhuriyet döneminde kamuya yönelik hizmet veren Şirket-i Hayriye ve Haliç Vapurları Şirketi satın alınarak devletleştirilir ve değişik isimler altında faaliyetlerini sürdürerek günümüze kadar ulaşır.

İstanbul'da kara ulaşımı, doğal koşullardan kaynaklanan sebeplerden dolayı deniz ulaşımına nispeten daha yavaş ve sorunluydu. İstanbul'un etrafını çevreleyen surların belli noktalarındaki kapılar vasıtasıyla iskelelerle ve çevreyle karayolu bağlantısı

vardı. İstanbul ayrıca sağ, orta ve sol kol denilen ve güzergâhı belli olan ana yollarla hem Anadolu ve hem de Rumeli tarafıyla üçer koldan bağlantı kurardı. Osmanlı döneminde genelde şehir içindeki yollar birkaç ana cadde dışında araba trafiğine uygun olmayacak derecede dar veya dikti. Öte yandan Osmanlı devlet adamları da arabaya pek rağbet etmez ve genelde atla seyahati tercih ederlerdi. Halk ise vasıta yokluğundan veya olanların da pahalılığından ötürü gideceği yere çoğunlukla yürüyerek giderdi. Ancak XVIII. yüzyılın başlarından itibaren İstanbul'da araba kullanılmaya başlanır ve XIX. yüzyılın ortalarından itibaren de Batılı yaşam biçimine paralel olarak giderek yaygınlaşır; zenginler ve saray mensupları bu dönemde arabalarını Avrupa'dan getirtirler. Arabaların yaygınlaşması, doğal olarak düzenli ve geniş yolların gerekliliğini gündeme taşır. XIX. yüzyılda çıkan büyük İstanbul yangınlarının eski yapı ve mahalleleri yok etmesi, şehrin yollarının çağın gereklerine göre yeniden biçimlendirilmesi ve genişletilmesi imkânını ortaya çıkarır; Divanyolu genişletilir ve Eminönü araba trafiğine uygun hâle getirilir. Eklemek gerekir ki yollar bakımlı olmadığı için yağmurlu havalarda çamurlu, güneşli günlerde ise tozlu olurdu.

İstanbullular, 1870'lerin başlarında o güne kadar kullanmadıkları yeni karayolu vasıtalarıyla tanışırlar. Bunlar atlı tramvaylar, omnibüsler ve banliyö trenleriydi. Nitekim, Konstantin Karapano Efendi'ye verilen imtiyaz üzerine kurulan İstanbul Tramvay Şirketi'nin çalışmaları neticesinde 31 Temmuz 1871'de işletmeye açılan Azapkapı-Beşiktaş hattı ile atlı tramvaylar ve Ağustos 1872'de işletmeye açılan Perşembepazarı-Pangaltı hattıyla da yine atların çektiği "omnibüs" adı verilen büyük arabalar toplu taşıma amacıyla kullanılmaya başlanır. Bu ilk hatların ardından şehrin muhtelif yerlerinde atlı tramvay ve omnibüs hatları inşa edilir. Halkın "dolmuş" adını taktığı ve hayli rağbet gösterdiği omnibüslerin sürekli kullanımından dolayı yolların bozulması seyahati zorlaştırır. Yolların bu durumuna, bu yeni ulaşım vasıtalarının hizmete girmesinden dolayı zarar gören arabacı esnafının omnibüslerin kaldırılması talebiyle Şehremaneti'ne başvurması eklenir. Neticede yolların bozukluğundan birbirini sorumlu tutan Şehremaneti ile Tramvay Şirketi arasındaki anlaşmazlık, 1876'da İstanbul'un Avrupa yakasındaki omnibüslerin çalışma izinlerinin kaldırılmasıyla son bulur. Atlı tramvaylar ise devreye sokulan yeni hatlarla birlikte genişleyerek hizmetini sürdürür. 1914'te ise İstanbul'un ilk elektrikli tramvaylarının devreye girmesiyle atlı tramvaylar tarihe karışır; ancak, I. Dünya Savaşı'ndan dolayı kömürün ve dolayısıyla tramvayların ihtiyacı olan elektriğin temininde ciddi sıkıntıların yaşanması, tramvay seferlerinin aksamasına neden olur.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'un karayolu taşımacılığına dâhil olan diğer bir aktör de banliyö trenleriydi. Avrupa yakasında Avusturyalı yatırımcı Baron Hirsch ile yapılan anlaşmaya dayanılarak inşa edilen Rumeli Demiryolları'nın şehir içinde kalan kısmıyla Bağdat Demiryolu'nun başlangıç noktasını oluşturan ve Haydarpaşa'dan başlayan hattın Pendik'e kadar olan bölümü 1870'li yılların ilk yarısından itibaren banliyö treni olarak kullanılır ve şehrin karayolu ulaşımının önemli bir kısmını üstlenir. Yine bu bağlamda değerlendirilebilecek bir raylı ulaşım aracı ve dünyanın en eski metrolarından biri olan Tünel, Fransız mühendis Henri Gavand'a verilen imtiyaz üzerine 1875'te faaliyete geçer ve İstanbul'un finans merkezi olan Galata'yı Beyoğlu'na bağlar. Bu araçlar kadar yaygın ve kitlesel bir fonksiyonu olmasa da kara ulaşımı konusunda zikredilmesi gereken vasıtalardan biri de o dönemdeki isimlendirmeyle "zâtü'l-hareke" yani, kendiliğinden hareket eden anlamına gelen otomobildi. II. Meşrutiyet'in ilanından sonra İstanbul'da yaygınlaşan ve o dönemde özellikle resmî kurumlar tarafından kullanılan otomobilin karayollarında gözükmesiyle birlikte 1913'te Osmanlı Devleti'nin ilk trafik kuralları oluşturulur.

Haberleşme konusu da çok genel olarak geleneksel ve modern olarak ikiye ayrılabilir. Roma döneminden beri geleneksel haberleşme sisteminde ve özellikle taşrayla olan iletişimde gelişmiş bir yol ağı ile iyi örgütlenmiş bir menzil sistemi olmazsa olmaz unsurlardı. Roma ve Bizans dönemlerinde İstanbul'da yöneticilerin halka duyurulmasını istediği hususlar tellal ve çığırtkanlar dolaştırılarak, yazılı duyurular belli yerlere asılarak veya özel ulaklar gönderilerek iletilir; ayrıca, yüksek tepelere kurulan ateş kuleleriyle hızlı bir biçimde haberleşilirdi. Osmanlı döneminde taşrayla haberleşme gelişmiş bir ulak (posta tatarı) ve menzil sistemi vasıtasıyla sağlanırdı. Yukarıda ifade edilen ve Anadolu ile Rumeli'yi sağ, orta ve sol kol olmak üzere üçer koldan kateden yol ağı, bu sistemin en vazgeçilmez unsuruydu. Padişahın emirleri, "peyk" adı verilen görevliler tarafından şehir içindeki ilgili yerlere iletilir; ayrıca, önemli duyurular Bizans döneminde olduğu gibi tellal ve münadiler çıkarılarak halka duyurulurdu.

Sanayi Devrimi'nden sonra ve özellikle de XIX. yüzyılın ortalarından itibaren demiryolları ve

haberleşme imkânları öncesiyle kıyas kabul etmez derecede gelişti. Düzenli bir posta sistemi kurmak ve sadece resmî işler için değil, sivil halka yönelik de posta hizmetleri vermek amacıyla bazı düzenlemeler yapan Sultan II. Mahmud, İstanbul-İzmit posta yolunu hizmete açar. Ancak, haberleşme konusundaki esas gelişmeler 1840'ta Postahane-i Âmire Nezareti'nin kurulmasından sonra olur ve genelde haftada bir İstanbul'dan taşraya posta gönderilirdi. 1871'den itibaren cuma hariç her gün posta çıkarılmaya başlandığı gibi, demiryolları ve denizyollarının devreye girmesiyle birlikte de posta ve gönderilerin teslim süresi azalır. İstanbul'da ilk postahane 1840'ta Eminönü'nde kurulur ve zamanla posta hizmetlerinin merkez ve taşra teşkilatları ile verilen hizmetin kalitesi giderek gelişir. 1865'te sadece İstanbul'un şehir içi postalarını taşımak ve dağıtmakla görevli Dersaadet Şehir Postası faaliyete geçirilir.

Bu bağlamda vurgu yapılması gereken bir husus da kapitülasyon ve ticari antlaşmalarla verilen haklara dayanan Avrupalı devletlerin XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı ülkesinde düzenli posta hizmetleri vermeye başlamalarıydı. 1746'da diplomatik ve 1821'den itibaren de düzenli posta servisi vermeye başlayan Avusturya bu konuda öncü bir rol oynar ve diğer devletler de İstanbul'da kendi postahanelerini kurar. Para, mektup, eşya gibi her türlü gönderiyi kabul eden bu postahaneler, daha sonra hükümet aleyhtarı yayınların ülkeye girişinin ve muhaliflerin birbirleriyle haberleşmelerinin vasıtası olduğu, posta gelirlerini düşürdüğü ve devletin hükümranlık haklarını ihlal ettiği gibi gerekçelerle zaman zaman kapatılmaya teşebbüs edilirse de bu konuda başarılı olunamaz. Bu sorun, devletin bütün rahatsızlıklarına rağmen, ancak Millî Mücadele'nin ardından imzalanan Lozan Antlaşması'yla çözüme kavuşturulabilir ve neticede yabancı postalar ortadan kaldırılır.

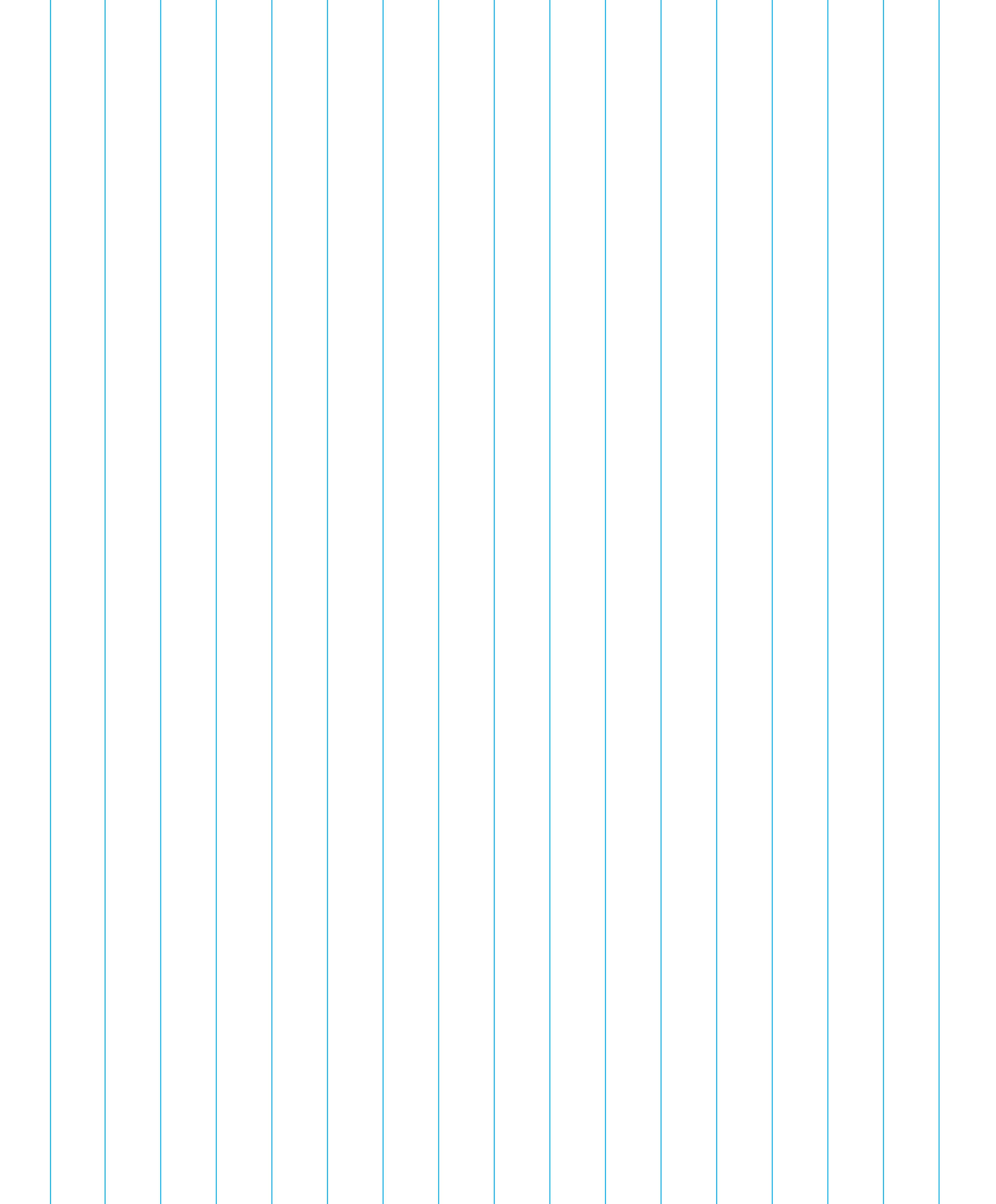
Haberleşme alanında çığır açan ve icadından hemen sonra Osmanlı yöneticilerinin ilgi alanına giren telgraf, 1853-1856 Kırım Savaşı vesilesiyle Osmanlı ülkesine girer. Savaştan sonra da hızla yaygınlaştırılarak alt yapısı oluşturulur ve Avrupa iletişim ağıyla irtibatlandırılır. Telgrafhane-i Âmire binası, Alay Köşkü'nün yakınında İtalyan mimar Fossati'ye yaptırılır ve telgrafın yaygınlaşmasına paralel olarak İstanbul'da yeni telgrafhaneler açılır. Telgraf önceleri Fransızca çekilirken Mustafa Efendi'nin çabaları neticesinde 1856'dan itibaren Türkçe alfabe kullanılmaya başlanır ve böylece halkın telgrafı yaygın bir şekilde kullanımının önü açılır. Bilgiyi çok hızlı ve güvenli bir şekilde yayma ve iletme imkânı olan telgraf, iktisadi olarak dünyayı küçültürken ülke sınırları içerisinde olan bitenden anında haberdar olmak ve çıkan sorunlara zamanında müdahale etmek isteyen devlet yöneticilerine de idarede büyük avantajlar sağlar. Bu bağlamda merkezî bir devlet oluşturmak isteyen II. Abdülhamid döneminde ülkenin en ücra köşelerine kadar yayılan telgraf sayesinde merkezin taşra üzerinde kontrolü ve hâkimiyeti sağlanır.

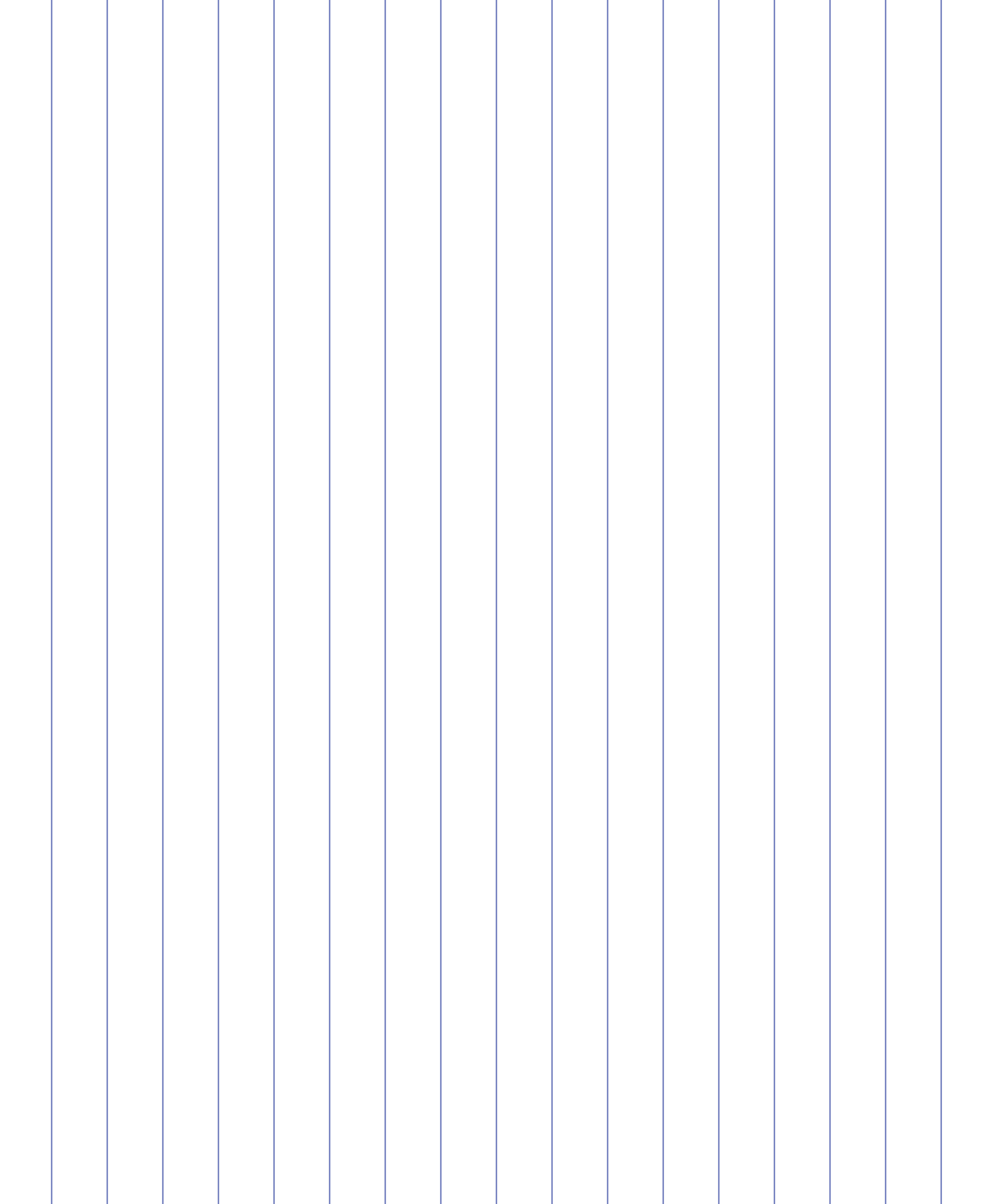
Telgrafa göre daha doğrudan ve bireysel bir haberleşme aracı olan telefon, icadından beş yıl sonra, 1881'de İstanbul'da kullanılmaya başlanmasına rağmen, 1886'da II. Abdülhamid tarafından yasaklanır ve ancak II. Meşrutiyet'in ilanından sonra, o da devlet daireleri içinde yaygınlaşır. Şahısların ve halkın telefon kullanabilmesi ise 1911'de Dersaadet Telefon Şirketi'nin kurulmasından ve şirketin gerekli altyapıyı hazırlamasından sonra, 1914'te mümkün olur. İstanbul'un şehir dışıyla ilk telefon bağlantısı İstanbul ile Ankara arasındaki 1 Temmuz 1928 tarihli telefon görüşmesi olmuştur.

Haberleşme alanındaki bu gelişmeler günümüze kadar büyük bir ivmeyle devam edegelmiş ve çağımızı âdeta bir telekomünikasyon, bir iletişim çağı hâline getirmiştir. Bu büyük teknolojik değişim, insanlararası iletişimi ziyadesiyle kolaylaştırmanın yanında, iletişim vasıtasıyla kitleye yönelik olarak yapılan manipülasyon, yönlendirme ve yanlış bilgilendirme, daha açık bir ifadeyle, bilgi kirliliği gibi sorunlara da neden olarak değerlileri değersiz ve değersizleri de değerli hâle getirerek iktidar sahiplerinin kitleleri uyutmalarının da en önemli aracı olmuştur. Bu vasıtaları kullanarak kitle nezdinde kolaylıkla bir manipülatif bakış veya diğer bir ifadeyle, bir toplumsal körlük yaratabildiklerini gören iktidar sahipleri, artık bireysel ve toplumsal iradeyi memnun etme yani kitleyi önemseme yerine, bu araçlara sahip olmayı ve böylece kitleyi istedikleri yöne doğru imale etmeyi tercih ettiler.

Netice itibariyle Sanayi Devrimi sonrasındaki teknolojik atılımlarla başlayıp özellikle XX. yüzyılın ikinci yarısında ve XXI. yüzyılda zirvesine ulaşan haberleşme ve iletişim alanındaki bu ilerlemeler, Sanayi Devrimi öncesinde insanlığın oluşturduğu geleneksel ve mevzii medeniyetlerin üzerinden âdeta bir silindir gibi geçmiş, arkasındaki güçlü medeniyetin ve iletişimin de etkisiyle Avrupa'nın

lokal ve mahallî kültürünü evrensel bir kültürmüş gibi resmetmiş ve *dünya*yı günden güne küçülterek sakinlerinin birbiriyle irtibatlarının son derece sınırlı olduğu, her kafadan bir sesin çıktığı, doğruyla yanlışın ve iyiyle kötünün birbirine karıştığı bir *Babil Kulesi*'ne dönüştürmüştür. Bu Babil Kulesi'nde insanlığın yüzyıllardır oluşturduğu insani kriterler ve adalet değil, gücün ve zorbalığın her türlü insani estetikten, hukuktan ve değerden yoksun olan sefil kuralları geçerlidir. Kitleyi sanal kahramanlar ve sanal doğrularla meşgul ederek gerçek dünyadan uzaklaştıran iletişim araçları bu düzenin en vazgeçilmez unsurudur.





ULAŞIM

KONSTANTİNOPOLİS'TE ULAŞIM

NİLGÜN ELAM*

Bu yazıda Bizans döneminde Konstantinopolis'te mevcut karayolu ağı ile limanlar ele alınacak ve şehrin Anadolu ve Rumeli ile olan bağlantı yollarına temas edilecektir. Bilindiği üzere, Roma döneminde yollar kamu yolları (*viae publicae*) ve özel yollar (*viae privatae*) olarak ikiye ayrılırdı. Değişen zaman koşullarına uygun olarak bazı farklılıklarla bu ayrımı korumuş olan Bizanslılar Roma'nın mirasçısıydılar ve Roma yol ağını koruyup yer yer de genişlettiler. Bizanslılar yolları kullanım amaçlarına, şekillerine veya mahiyetlerine göre değişik isimler altında kategorize ederlerdi. Kamuya açık yollar, imparatorluk (*basiliki*) yolları, devlet (*dimosia* ya da *dimosiaki*) yolları, büyük (*megaloi*), küçük (*mikroi*), dar (*estenomenoi*) yollar, eski (*palaioi*), genel (*katholiki*), kereste taşımak için kullanılan yollar (*xylophoriki*), yük arabalarının kullandığı yollar (*amaxigi*), taşla döşeli (*plakotoi*) ve patika (*monopation*) yollar gibi. Taş döşeli, düz ve sağlam bir yapıya sahip olan Bizans devlet yollarının genişliği zaman zaman 6,5 m'yi buluyordu. Bu yol ağının oluşumunda toprağın yapısı kadar yerleşim alanlarının konumu da belirleyiciydi. Roma İmparatorluğu başkentinin doğudaki Byzantion'a nakledilmesi (324-330), Anadolu'nun batı kıyılarını doğudaki sınır bölgelerine bağlayan yolların önemlerini kaybetmesine ve Konstantinopolis'ten başlayıp Suriye'ye uzanan yeni yolların öne çıkmasına neden oldu. Bunlardan birisi *Hac Yolu* idi ve Avrupa'yı Konstantinopolis ve Filistin'e bağlardı.

Roma İmparatorluğu'nun başkenti Roma'dan başlayan önemli yollardan biri olan Via Egnatia, Kypsela'dan (İpsala) geçerek Byzantion'a uzanırdı. İmparatorluğun başkentinin Byzantion'a nakledildiği 330'dan itibaren bu yolun Herakleia'dan sonra izlediği güzergâh sahil kesimine kaydırılmış ve Selymbria (Silivri), Athyras, Region ve Hebdomon'dan (Bakırköy) geçerek Altınkapı'ya (Chrysi Pyli, Yedikule) ve başkente ulaşmıştı. Ayrıca, Belgrat'tan hareketle Tuna Nehri'ni izleyerek Karadeniz'e ve oradan da güneye doğru Bosphorus'a (Boğaziçi) kadar kıyı şeridine paralel giden Via Militaris ya da Via Traiana adlarıyla anılan bir yol daha vardı. Konstantinopolis'i Anadolu'ya bağlayan yollardan birisi olan Oxys Dromos (Οξύς δρόμος), Khalkedon (Kadıköy)'dan başlar; Prainetos (Karamürsel), Hellenopolis (Hersek) ve Pylai (Yalova) üzerinden Anadolu'ya ilerlerdi. Diğer bir yol da Trapezous (Trabzon)'tan başlayıp Euchaita (Beyözü/Çorum) ve Paflagonia'yı bir baştan bir başa geçerek Bizans başkentine ulaşırdı.

Konstantinopolis'in Caddeleri

Esas konumuz olan Konstantinopolis'teki yol ağına gelince; İmparator Konstantinus ve İmparator Theodosios döneminde alanı genişleyen başkent, bu yeni alanları içine aldığında zaten bir dizi karayoluna sahipti. Bunların en önemlisi olan Mese (Μέση) adlı cadde, esasen Balkan Yarımadası'nı kateden eski bir Roma askerî yolu olan Via Egnatia'nın doğu kanadını oluşturmaktaydı. Byzantium'un kapılarından birinde son bulan bu yol, burada kentin içinden gelen Mese (Μέση) Caddesi'yle birleşirdi. Her iki tarafı revaklarla süslü olup başkenti bir uçtan diğerine bağlıyordu. "Orta Yol" anlamına gelen Mese, Konstantinus döneminde Capitolium'un inşa edildiği yerde kuzeybatıya doğru kollara ayrılırdı.[1]

Bunun dışında Marmara Denizi ve Haliç kıyıları boyunca uzanan iki sahil yolunun geçmişinin başkentin inşasından önceye dayandığı düşünülmektedir.[2] Genellikle kentin topoğrafik özelliklerine tâbi olan bu yollar, daha sonra açılan sokak ve caddelerle bir ızgara planı oluşturdu. Konstantinopolis'in eski tarihî yarımadasındaki tüm kamusal alanlar, Mese Caddesi ve caddenin güneybatısı ile kuzeybatısındaki caddeler

* Anadolu Üniversitesi

1 C. Mango, *Le developpement urbain de Constantinople (IVe–VIIe siècles),* Paris 1990. Kent planları için bkz. A. Berger, *Untersuchungen zu den Patria Konstantinupoleos,* Bonn 1988, s. 330 vd.

2 Patria Konstantinoupoleos, c. 1, s. 68, *Scriptores originum Constantinopolitanarum,* ed. T. Preger, Leipzig 1907, s. 2, satır 148; Berger, *Untersuchungen,* s. 226 vd.

üzerinde bulunmaktaydı.[3] Kentteki yamaçları teraslara bölen ve yeniden inşa edilen cadde sistemine uymayan eski istinat duvarlarının Byzantion dönemine ait olduğu ve Osmanlı döneminde onarıldıkları tahmin edilmektedir.[4] Surların asıl bölümlerinin ayakta kaldığı tek yer, Eski Saray çevresindeki alandı. Kentin Byzantion döneminde bir cadde şebekesi vardı. Caddeler yamaçlar boyunca veya dikine ilerleyen bir düzen içerisinde olup her zaman birbirine paralel değildi.[5]

"E Caddesi", Hipodrom'u kuzeybatısından Ayasofya ve Aya İrini kiliselerinin yanından geçerek Akropolis'e doğru ilerliyerek kuzeydoğu sahilinde son bulurdu. Akropolis duvarlarının geçtiği yerler henüz tespit edilememiş olsa da bunların temellerinin Topkapı Sarayı'nın iç kısımlarındaki duvarlarda kullanıldığı zannedilmektedir.[6] Kuzeydoğuya ilerleyen bu duvarlar üzerindeki yegâne kapı, Filler Kapısı'dır. E Caddesine paralel olarak uzanan bu surların Sarayburnu'ndaki Azize Barbara Kapısı'na çıkan Akropolis duvarlarının bir devamı olabileceği düşünülmektedir. E Caddesi'nin en az X. yüzyıla kadar mevcut olduğu[7] ve bir Bizans kaynağında Pelargoi (Leylekler) adıyla anılan cadde ile aynı olabileceği tahmin edilmektedir.[8]

Sarayın konumu ve yönlendirmesinden bugünkü Mozaik Müzesi'nin[9] 120 m güneydoğusunda E Caddesi'ne paralel başka bir caddenin mevcut olduğu tahmin ediliyor. A. Berger'in krokide "F Caddesi" olarak gösterdiği bu cadde, sarayın atriumuna, yani Ayasofya'nın doğu tarafına doğru ilerleyerek (belki de batıya doğru küçük bir sapma yaparak) Akropolis'te sona eriyordu.[10] Eski imparatorluk sarayının terasları, güneydoğu yönünde F Caddesi'nin arkasına doğru genişletildi. Krokide gösterilen "G Caddesi"nin Mangana Kapısı'na giden bu terasların altında olduğu kabul edilmektedir. Son araştırmalar, uzun süre Hodegetria'ya[11] adanmış olduğuna inanılan Yedigen Kilise'nin bu caddede değil, biraz daha yüksek bir tepenin üzerinde ve farklı bir yerde olduğunu gösteriyor. Hipodrom'un batı tarafında kuzeybatı yönünde "D Caddesi" uzanmakta[12] ve Hipodrom'un duvar hattını izleyen bu cadde Antiochos'un sarayından önce biraz doğuya dönmekteydi.[13] D Caddesi'nin Mese Caddesi'nde sona erdiği tahmin ediliyor. Günümüze ulaşan kalıntılar sayesinde yeri saptanabilen Bazilika (Yerebatan Sarnıcı) ve Khalkoprateia'nın batı tarafında uzanan bir sütunlu caddenin izleri 1929'da bulundu.[14]

D Caddesi'nin değişen doğrultusu C Caddesi ve buna paralel olan A ve B caddeleri için de (kuzeybatı yönünde) geçerli kabul edilmektedir. Uzmanlara göre Hipodrom'un yapımından sonra bu bölgede bir cadde düzenlemesi olmuş olmalıdır. B Caddesi, arkeolojik hiçbir ize rastlanmasa da, A. Berger tarafından hazırlanan krokiye ilave edilmişti. Bununla birlikte, bu caddenin bazı taban mozaikleri ile birlikte gün ışığına çıkarılan kalıntıları arasında bulunan kilise apsisine dokunmuş olduğu düşünülüyor.[15] 1964'teki antik Byzantium'un surlarına yakın olan bir bina köşesi ortaya çıktığında A Caddesi'nin yeri belirlenebildi.[16] Berger'in hazırladığı kent krokisinin sağındaki caddelere gelince; 1964 yılında bulunan binanın köşesinin "4. Cadde"nin doğrultusunu oluşturduğunu düşünen arkeologlar, bu caddenin kuzeyinde uzanan

3 A. Berger, "Streets and Public Spaces in Constantinople", *Dumbarton Oaks Papers*, 2000, c. 54, s. 162.

4 R. Janin, *Constantinople byzantine: Developpement urbain et repertoire topographique,* Paris 1964, s. 7 vd.

5 Berger, "Streets and Public Spaces", s. 162.

6 Akropolis'in Bizans dönemindeki durumu hakkında bkz. Hülya Tezcan, *Topkapı Sarayı ve Çevresinin Bizans Devri Arkeolojisi,* İstanbul 1989.

7 H. Delehaye, *Les saints stylites,* Brussels 1923, s. 218.

8 Janin, *Constantinople byzantine,* s. 405; Berger, *Untersuchungen zu den Patria Konstantinupoleos,* s. 401 vd.

9 W. Jobst, "Der Kaiserpalast von Konstantinopel und seine Mosaike", *Antike Welt*, 1987, c. 18, sy. 3, s. 2-22.

10 Georgios Pachymeres, *Relations Historiques,* ed. A. Failler, Paris 1984, s. 2, satır 353 vd.

11 R. Demangel ve E. Mamboury, *Le quartier des Manganes et la premiere region de Constantinople,* Paris 1939, s. 93-111. Hodegetria'nın lokasyonu hakkında bkz. Berger, *Untersuchungen,* s. 378.

12 Berger, *Untersuchungen,* s. 125, 159; K. Ciggaar, "Une description de Constantinople traduite par un pèlerin anglais", *REB,* 1976, sy. 34, s. 256 vd.

13 A. Berger'in bu konudaki düşünceleri (Berger, "Die Alstadt von Byzanz in der vorjustinianischen Zeit", *Varia 2 Poikila Byzantina* 6, Bonn 1987, s. 8-10), C. Mango tarafından paylaşılmıyor (Mango, *Le développement urbain de Constantinople,* Paris 2004, s. 71).

14 M. Schede, "Archaiologische Funde", *Archäologischer Anzeiger* (1929), s. 358; A. M. Schneider, *Byzanz*: *Vorarbeiten zur Topographie und Archaologie der Stadt,* Berlin 1936, s. 92, dipnot 8, 9. Basilika ve Khalkoprateia Kilisesi için bkz. T. Mathews, *The Early Churches of Constantinople: Architecture and Liturgy,* University Park 1971, s. 28-33.

15 W. Kleiss, *Topographisch-archaiologischer Plan von Istanbul,* Tübingen 1965, s. 8, dipnot 35; R. M. Harrison ve G. R. J. Lawson, "The Mosaics in Front of the Vilayet Building in Istanbul", *Istanbul Arkeoloji Müzesi Yıllığı,* 1967, c. 13-14, s. 216 vd.; N. Fıratlı, "Recent Important Finds in Istanbul", *Istanbul Arkeoloji Müzesi Yıllığı,* 1969, c. 15-16, s. 193 vd.; G. Hellenkemper ve Salies, "Konstantinopel", *Reallexikon zur byzantinischen Kunst*, 1990, c. 4, s. 615 vd.

16 İstanbul'daki Alman Arkeoloji Enstitüsü'nde bulunan arkeolojik alan planı için bkz. Kleiss, *Plan,* 12, nr. 112; Berger, "Streets", s. 164; N. Fıratlı, "Brief Archaeological News", *İstanbul Arkeoloji Müzesi Yıllığı,* 1967, c. 13-14, s. 226 vd., levha 63.

"1. Cadde" ve "3. Cadde"ye ait izleri daha büyük bir kesinlikle takip edilebildiler. Hâlâ bir kısmı mevcut olan "1. Cadde"nin Tahtakale ve Mısır Çarşısı'nın güney kanadı boyunca uzanan Valens Su Kemeri'ne paralel uzanması ve dik bir açı ile Akropolis'in kuzeybatısındaki duvarla kesişmesi dolayısıyla epey eski bir cadde olduğu düşünülmektedir.[17]

"2. Cadde" ve izlediği hat, Botaneiates Sarayı olarak adlandırılmış olan mozaik zeminli Erken Bizans yapısı, kilise kalıntıları ve Khalkoprateia Kilisesi'nin dizilimi sayesinde tespit edilebildi. 1, 2 ve 3 nolu caddeler, yarımadanın doğusunda "E", "F" ve "G" caddeleri ile buluşmak üzere hafifçe dönüş yaparak Ayasofya'nın kuzeyinden doğuya doğru ilerlemekteydi. Bu üç caddenin kuzeybatıda Balkapanı Hanı'nın yerinde mevcut Bizans yapısına dek uzandıkları kesin olarak kabul edilmekle birlikte, nerede sona erdiği hâlâ bir muammadır.[18] 3. Cadde'nin yaklaşık Balkapanı Hanı'nın en güney kısmından başlayıp daha sonra Basilika'ya doğru yöneldiği ve binanın batı tarafının merkezine ulaşmak için biraz dönüş yapması gerektiği sonucuna varılmıştır. 1, 2 ve 3. caddelerin rekonstrüksiyonundaki en büyük sorun, Bizans döneminde tek bir noktadan, yani *Droungarios Kapısı* (Odunkapı)'ndan çıkıyor olmalarıdır.[19] O dönem için başka bir Bizans kentinde tespit edilmeyen böyle bir radyal cadde tasarımı alışılmadık bir durumdur. Bu caddeler, Odunkapı da Byzantium'un eski surları dışında uzanıyor ve kentin antik dönemdeki yerleşim alanına doğru yöneliyorsa, şehir Konstantinus döneminde yeniden organize edilirken cadde tasarımında büyük bir değişiklik yapılmış olduğu düşünülebilir. Az çok dikdörtgen modele uymayan tek ana cadde, kentin Hipodrom'a yakın merkezine açılan batı kapısından başlayan ve Konstantinus döneminden önce mevcut olduğu düşünülen ana caddedir. Antik dönemde Byzantium'un Haliç kıyıları, tepe yamaçları ve güney kısmında yoğun bir yerleşim yoktu. Diğer bir ifadeyle, Hipodrom ve bitişiğindeki saray, belki de az ya da çok boş olan bir alanın üzerine kurulmuştu. Roma dönemi mezarlıklarını takip eden ve eski Trakya yolunun doğusunda, Mese'yi oluşturan bir hat boyunca tepeleri aşarak ilerlediğini düşünen arkeologlar, kapıyı liman çevresindeki eski merkeze bağlayan bir caddenin olması gerektiği ve bunun da B Caddesi olabileceği kanaatindedir. Byzantium'un ana meydanı "Strategion"un bu caddenin alt ucunda olabileceği tahmin ediliyor.[20]

Son araştırmalar, Mese Caddesi'nin kent merkezinin Hipodrom'a doğru yukarı kaymasıyla ortaya çıktığı ve bu değişimin Hipodrom'un ve ona bağlı yapıların yapımıyla yakından ilgili olduğu tezini güçlendirmiştir. Hipodrom'un İmparator Septimus Severus döneminde yapıldığı yaygın bir kanaat olsa da, Severus'un Byzantium'un yeni kurucusu olduğu görüşü artık kabul görmemekte;[21] surların büyük olasılıkla 260 veya 270'ten önce yeniden inşa edilmediği[22] ve Hipodrom'un yapımına Konstantinus'tan önce Licinius döneminde başlandığı iddiası öne çıkmaktadır. Ayasofya'nın önündeki büyük alana adını veren Augustaion'un bilinenden çok daha küçük olduğu ve alanın sadece batı yarısını oluşturduğu görüşü son zamanlarda ileri sürülmektedir.[23] Yol hattının yokuş yukarı kaymasından kaynaklanan bir başka sorun da Konstantinus'un yeniden düzenlediği yeni kent merkezinden liman bölgesine giden ve devamlılığı olan bir caddenin bulunmayışıdır. Bazilika, Khalkoprateia Kilisesi ve Ayasofya civarında tespit edilen temeller, bu binalarla bağlantılıdır. Ayasofya'dan Strategion'a ulaşmak için Khalkoprateia boyunca uzanan caddenin (üzerinde mozaikli kilisenin bulunduğu) eski ana arter B Caddesi'yle kesiştiği kavşağa kadar arşınlanması gerekiyordu.[24]

Ayasofya I. Iustinianos döneminde yeniden inşa edilerek genişletildiği zaman, limandan merkeze akan tüm trafiğin bu caddeden geçmesinin bir sonucu olarak yeni atrium E Caddesi'nin ötesine kadar uzatıldı. Bir önlem

17 C. Güren, *Türk Hanlarının Gelişimi ve İstanbul Hanları Mimarisi,* İstanbul 1985, s. 85; A. Berger, "Zur Topographie der Ufergegend am Goldenen Horn in der byzantinischen Zeit", *Istanbuler Mitteilungen,* 1995, sy. 45, s. 162.

18 W. Müller-Wiener, *Bildlexikon zur Topographie Istanbuls,* Tübingen 1977, s. 41; Berger, "Ufergegend", s. 162.

19 Berger, "Zur Topographie der Ufergegend", s. 159; Berger, "Streets and Public Spaces", s. 164.

20 Janin, *Constantinople byzantine,* s. 13, 431 vd.; Berger, *Untersuchungen,* s. 406–11. Ayrıca bkz. Zosimus, *Nea Historia*, 2.31; Pseudo-Hesychius, *Scriptores originum Constantinopolitanarum* içinde, ed. T. Preger, Leipzig 1901, s. 1, satır 16.

21 G. Dagron, *Naissance d'une capitale,* Paris 1974, s. 15 vd.; Mango, *Developpement urbain,* s. 19; Berger, "Streets and Public Spaces", s. 165.

22 Mango, *Developpement urbain,* s. 15. Tarihçi Herodianus'un, kenti 240 yılı civarında yıkılmış hâldeyken gördüğü anlaşılıyor (Herodianus, *Historiai* de imperio post Marcum, 3. Kitap, Bölüm 1, pasaj 7: "ἔτι γοῦν καὶ νῦν τὰ μένοντα αὐτοῦ ἐρείπια καὶ λείψανα ἰδόντι θαυμάζειν ἔστι καὶ τὴν τέχνην τῶν τὴν ἀρχὴν κατασκευασάντων καὶ τὴν ἀρετὴν τῶν ὕστερον καθῃρηκότων." http://stephanus.tlg.uci.edu/indiv/browser). Berger, "Streets and Public Spaces", s. 165.

23 Berger, "Streets and Public Spaces", s. 165.

24 A. Berger bu yapıyı Theotokos Urbicius Kilisesi ile özdeşleştirir. Bkz. Berger, "Streets and Public Spaces", s. 165. Theotokos Urbicius Kilisesi'yle ilgili olarak bkz. R. Janin, *La geographie ecclesiastique de l'Empire byzantin* I; *Le siege de Constantinople et le patriarcat oecumenique,* Paris 1953, levha 3; *Les eglises et les monasteres,* Paris 1969, s. 207; Berger, *Untersuchungen,* s. 404 vd.

olarak daha sonra başkentte Khalkoprateia Kilisesi'nden başlayıp doğrudan Milyon taşına yönelen yeni bir cadde açıldı[25] Mese Caddesi'nin yapımı sırasında bazı bitişik alanların yeniden yapılandırıldığı kanısında olan A. Berger'e göre, eski "B" ana arterinin üst ucu terk edilerek başka bir cadde (H Caddesi) açıldı. Berger, bu alanda böyle bir düzenlemenin yapılmış olmasını bölgede bulunan üç sarnıç yapısına dayandırıyor: Mese'nin güneyindeki Binbirdirek Sarnıcı,[26] eski Eminönü belediye binasının altındaki Şerefiye Sarnıcı ve Mese'nin kuzeyindeki Büyük Sarnıç.[27]

Doğuda yeni bir başkent kurmak isteyen İmparator Konstantinus'un emriyle 324-330 yılları arasında eski Byzantion'un surları dışına taşan daha geniş bir alanda inşa faaliyetleri başlatıldı. İlk aşamada Byzantion'un eski surları dışında kalan ve Haliç'e bakan tepelerin üzerine ve Hagioi Apostoloi (Havariyyun) Kilisesi'nde bulunan Konstantinus'un mozolesi civarında iki yeni semtin kurulduğu biliniyor.[28] Kentin batısına düşen bu semtlerden biri Osmanlı fethinden kısa bir süre sonra Eski Saray'ın sınırları içinde; doğu kesimi ise neredeyse tümüyle Kapalıçarşı yapılarının altında kalmıştır. Burada ayakta kalan tek Bizans anıtı, Orta Bizans dönemine tarihlenen İrini Kulesi'dir.[29] Eski şehrin cadde sistemi bu alana genişletildiyse, (kuzeydoğuya doğru değil) tam olarak kuzey-güney eksenine odaklanmıştı. Aynı durum, 1893 yılında bilim dünyasına tanıtılan, ancak bugün mevcut olmayan yakınlardaki sarnıçların sayısı için de geçerli kabul edilmektedir.[30] Bu bölgedeki Uzunçarşı Caddesi, Bizans döneminin ünlü sütunlu caddesi Makros Embolos'un adını yaşatmayı sürdürüyor. Mese'ye doğru dik açıyla güney-kuzey doğrultusunda ilerleyen ve alt ucundan hafifçe doğuya kıvrılan[31] bu caddenin batı tarafında bir grup kilisenin bulunuyor olması, caddenin Erken Bizans döneminde izlediği güzergâha sadık kalındığının kanıtı olarak gösteriliyor.[32]

Konstantinopolis'in kuruluşunun ilk yıllarına kadar geriye giden yeni cadde düzenlemesinin yapıldığı ikinci bir alan Hagioi Apostoloi (Havariyyun) Kilisesi civarıdır. İlk kilisenin tam yeri ve yöneliminin belirlenmesini sağlayacak hiçbir kalıntı yoktur; ancak uzmanlar, bu konuda Valens Su Kemeri'nin (Bozdoğan Sarnıcı) konumuna bakarak bir cevap bulmaya çalışmaktadırlar. MS 368 yılında tamamlanan Valens Su Kemeri, eski Byzantium'un caddelerinden birine paralel gider ve güneydoğu uzantısı tam olarak Büyük Saray'ın (bugünkü Mozaik Müzesi) ana girişine çıkar.
Antik Byzantium'un cadde sistemiyle ilişkilendirilerek planlanan Valens Su Kemeri'nin bazı kemerlerinin 26, 27 ve 52 numaralı kemerindekilerden daha geniş olması, bunların cadde üzerindeki geçiş noktaları olarak planlandığını gösterir.[33]

Yapının diğerlerine göre daha geniş olan kemerlerin bulunabileceği diğer noktalarda orijinalitesi bozulmuştur. Örneğin, su kemerinin Hagioi Apostoloi (Havariyyun) Kilisesi'ne doğru olan kuzeybatı köşesi Osmanlı döneminde tamamen yenilenmiştir. Kuzeybatıya yönelen eski karayolu, kentin yol ağının izini sürmede başka bir nirengi noktasını oluşturur. A. Berger'e göre, Mese Caddesi, Capitol'de kollara ayrılıyordu ve kentin Theodosios zamanında yapılan bölümündeki Aetios Sarnıcı'ndan geçerek Kharisios Kapısı'ndaki (Edirnekapı) surlarla birleşiyor olması gereken bu yolun su kemerine paralel olmayan (bugün temelleri üzerinde Fatih Camii'nin bulunduğu) Hagioi Apostoloi (Havariyyun) Kilisesi'nin avlusuna doğru düz bir rota izlemekteydi.[34]

25 *Miracles of St. Photeine, Hagiographica inedita decem,* ed. F. Halkin ve Turnhout-Leuven 1989, s. 117 vd.; A. M. Talbot, "The Posthumous Miracles of St. Photeine", *Analecta Bollandiana,* 1994, sy. 112, s. 93 vd.

26 Genellikle yanlışlıkla Philoxenos Sarnıcı olarak belirlenen bu yapı hakkında bkz. J. Bardill, "The Palace of Lausus and Nearby Monuments in Constantinople", *American Journal of Archaeology,* 1997, sy. 101, s. 69-83. A. Berger, bu yapının Hipodrom ve Antiochus Sarayı'na yakın olan Illus Sarayı'na ait olabileceği fikrindedir (Berger, "Streets and Public Spaces", s. 166). Bu saray kilisesi için bkz. Janin, *Eglises et les Monasteres,* s. 416; Berger, *Untersuchungen,* s. 560-562. Sarnıç hakkında bkz. P. Forchheimer ve J. Strzygowski, *Die byzantinischen Wasserbehalter von Konstantinopel,* Vienna 1893, s. 180 vd.

27 A. Berger, bu yapının gerçek Philoxenos Sarnıcı olabileceği kanaatindedir. Ona göre, bu yapının Mese Caddesi'nin güneyinden ziyade burada aranması gerekir, çünkü Lausos Sarayı'na çok yakındı ("Streets and Public Spaces", s. 168). Lausos Sarayı'yla ilgili olarak bkz. Bardill, "Palace of Lausus", s. 83-89.

28 Berger, "Streets and Public Spaces", s. 166.

29 Berger, "Zur Topographie der Ufergegend", s. 158.

30 Forchheimer ve Strzygowski, *Die Byzantinischen Wasserbehalter,* s. 21, 25, 30, 37.

31 A. Berger'e göre, Makros Embolos bronz Tetrapylon'dan başlar ve Bizans döneminde Azize Barbara Kapısı olarak bilinen Zindankapı'da sona ererdi (Berger, *Untersuchungen,* s. 315). A. M. Schneider, "Mauern und Tore am Goldenen Horn zu Konstantinopel", *Nachrichten der Akademie der Wissenschaften in Gottingen, philosophisch-historische Klasse*, 1950, sy. 5, s. 86, dipnot 53. Krş. Berger, *Untersuchungen,* s. 446.

32 N. Fıratlı, "Decouverte de trois eglises byzantines à Istanbul", *Cahier d'archeologie*, 1951, sy. 5, s. 163-178. Diaconissa Kilisesi hakkında bkz. J. Bardill, "A Catalogue of Stamped Bricks in the Ayasofya Collection", *Anatolian Archaeology: Reports on Research Conducted in Turkey,* 1995, c. 1, s. 28 vd.

33 Mango, *Developpement urbain*, s. 20; Knut Olof Dalman, *Der Valens-Aquadukt in Konstantinopel*, Bamberg 1933, s. 45.

34 Berger, *Untersuchungen,* s. 330 vd.

Su kemerinden geçen caddelerin bu nedenle eğik bir açıda kurulmuş olabileceği düşünülmektedir.[35] Bu caddelerin kuzeyden 30 derece sapmayla ilerlediği kabul edilirse, iki caddenin Haliç'teki Cibali Kapısı ve Unkapanı Kapısı gibi denize bakan kapılarda buluştuğu varsayımı ortaya çıkmaktadır.[36] Caddeler, bu durumda, Markianos Sütunu, İsa Pantepoptes ve Pantokrator Manastırı ve Aziz Polyeuktos Kilisesi'nin de aralarında bulunduğu bir dizi Erken ve Orta Bizans dönemi anıt ve binasına temas ediyor olmalıydı.[37]

Daha doğuda kalan diğer bir cadde, modern bir Rum şapeli ile günümüze ulaşamayan ve son Bizans İmparatoru Konstantinus'a ait olduğu söylenen mezarın[38] yanından geçmekteydi. Muhtemelen her iki yapı da Bizans dönemine ait kiliselerin üzerine inşa edilmişti.[39] Bir diğer cadde, Bizans döneminde Aziz Prokopios Kilisesi'nin (bugünkü Vefa Kilise Camii) güney girişine yöneliyor olmalıdır.[40] Caddelerin deniz surları üzerindeki kent kapılarına yönelmesi, bu aşamada bu surların 438-439 yılında yapımıyla ilgili olarak bir *terminus ante quem* ortaya koyuyor.[41] Uzmanlar, aynı cadde sisteminin kentin Marmara Denizi'ne bakan güney tarafında da olduğunu varsayarak caddelerin kentin Konstantinus döneminde kapladığı alandaki deniz surları üzerinde bulunan beş kapıya birden yöneldiği kanaatindedir.[42] Marmara deniz surları üzerindeki kent kapılarından sadece Kumkapı'nın Bizans dönemindeki Demirkapı olduğu bilinmektedir.[43] Diğer üç kapının konumunun belirlenebilmesi için eski haritalara başvurmak gerekiyor.

Kumkapı, eski hâli nerdeyse tamamen görünmez olduğundan ve tarihsel kaynaklar aydınlatıcı bilgi vermediğinden bilinmezliğini koruyor. Dış cephesi Osmanlı döneminde yapılan sıvanın arkasında kalan bu yapı, caddenin seviyesi zamanla iyice yükseldiğinden destekleyici kemerin üstündeki elemanlar sayesinde fark edilebiliyor.[44] Uzmanlar, X. yüzyıla ait *Törenler Kitabı*'nda belirtilen Homonoia/Panteleemon Kilisesi'ne doğru yönelen caddenin "Ta Kanikleiou Kapısı"na yakın olan başka bir kapıdan geçtiği kanaatindedirler.[45] Bizans dönemine ait cadde ağının tümüyle rekonstrüksiyonunun yapılabilmesi, krokinin sağ kesiminde gösterilen caddelerin hiçbir izine rastlanamaması nedeniyle şu an için mümkün görünmüyor. Konstantinopolis'teki pek çok anıtın Roma'daki benzerleri model alınarak büyük üçgen modele uygun şekilde inşa edildiği düşünülürse,[46] krokide rekonstrüksiyonu yapılan Konstantinus dönemine ait kent alanındaki caddelerin Brun'un ortaya koyduğu merkezî üçgen planla kısmen örtüştüğü görülür. 408-413 yılları arasında, Theodosios döneminde daha batıda bir sur inşa edilmesiyle kente eklenen alan, sık yerleşimin olmadığı, daha çok manastırlar, bahçeler, tarlalar ve mezarlıkların bulunduğu ıssız alanlardan oluştuğu için kentin bir parçası olarak görülmemektedir.[47]

35 Bu yapı hakkındaki tek yayın M. Restle'ye aittir. Restle, eserinde XX. yüzyılda inşa edilmiş olan mevcut caddelerin doğrultuları hakkında yorumlarda bulunur (*Reclams Kunstführer Istanbul,* Stuttgart 1976, s. 256).

36 Bu deniz hakkında bkz. Schneider, "Mauern und Tore", s. 77. Schneider, Cibali Kapı'yı İtalyan kaynaklarında adı geçen *Porta Putea* ya da *Porta al Pozzo* ile özdeşleştirir. Bu kapının Ayakapı olabileceği kanaatinde olan Berger ("Ufergegend", s. 152), deniz surlarındaki kapıların birçoğunun Bizans dönemindeki isimleri kesin olarak bilinmediğini ve bu konuda Türkçe isimlerinin yararlı olabileceğini düşünüyor. Ayrıca bkz. Schneider, "Mauern und Tore", s. 65-107; Berger, "Ufergegend", s. 149-165.

37 R. M. Harrison, *Excavations at Saraçhane in Istanbul,* Princeton-Washington 1986, c. 1, s. 16, 24.

38 A. Berger, XIX. yüzyıla kadar ziyaret edilerek onurlandırılan mezar yapısının 1960 civarında yeni bir cadde düzenlemesi yapıldığı sırada ortadan kaybolduğunu belirtiyor ("Streets and Public Spaces", s. 170). Bu yapı hakkında bkz. D. M. Nicol, *The Immortal Emperor: The Life and Legend of Constantine Palaiologos, Last Emperor of the Romans,* Cambridge 1992, s. 92 vd.

39 A. Berger'e göre bu konuda sağlam bir tespitin yapılabilmesi imkânsızdır. 1453 yılına kadar ayakta olan Aziz Stephanus Konstantianai Kilisesi bu iki yerden birinde olabilir ("Streets and Public Spaces", s. 170; ayrıca bkz. Janin, *Eglises et les Monasteres,* s. 474 vd.; Berger, *Untersuchungen,* s. 471 vd.).

40 Berger, *Untersuchungen,* s. 463.

41 *Paschalion Chronicon*, ed. L. Dindorf, Bonnae 1832, c. 1, s. 583, satır 3 vd. Kentin Bizans dönemi öncesine ait alanındaki deniz surları Roma döneminde inşa edilmişti (C. Barsanti, "Note Archeologiche su Bisanzio Romana", *Milion*, 1990, sy. 2, s. 14 vd.). Kentin İmparator Konstantinus döneminde inşa edilen kısmının 438-439 yılından önce deniz surlarına sahip olduğunu gösteren bir iz yoktur (Berger, "Streets and Public Spaces", s. 170; Schneider, "Mauern und Tore", s. 65).

42 Berger, "Streets and Public Spaces", s. 171.

43 A. van Millingen, *Byzantine Constantinople the Walls of the City and Adjoining Historical Sites*, London 1899, s. 248 vd.; F. Dirimtekin, *Fetihden Önce Marmara Surları,* İstanbul 1953, s. 32 vd.

44 Alişan Sokağı no. 121'deki evin karşısında bulunmaktadır (Berger, "Streets and Public Spaces", s. 171).

45 Constantinus Porphyrogenitus, *De ceremoniis aulae byzantinae,* ed. J. J. Reiske, Bonn 1829, c. 1, s. 560, satır 12, 17, s. 561, satır 3. "*Ta Kanikleiou*" kapısı hakkında bkz. Janin, *Constantinople Byzantine,* s. 365 vd.; Berger, *Untersuchungen,* s. 645 vd.

46 R. Brun, "An Urban Design Imported from Rome to Constantinople-New Rome", *Bysans och Norden, akta for nordiska forskarkursen i bysantinsk konstvetenskap 1986*, Stockholm 1989, s. 213 vd.; A. Brun, "A System of City Design in the Ancient World Based on Equilateral Triangles", *International Congress for the History of Art Washington 1986, World Art: Themes of Unity in Diversity,* ed. I. Lavin), University Park 1989, s. 199 vd.

47 Erken dönemde kentte Helena Sarayı, Saturninus ve Aurelianus villaları gibi gözalıcı yapılar mevcuttu (Janin, *Constantinople,* s. 317, 355, 422; V. Tiftixoglu, "Die

Konstantinopolis'in Limanları

Bizans İmparatorluğu'nun deniz ulaşımının kalbi başkent Konstantinopolis'ti. Şehrin Marmara kıyısındaki limanları denizden yapılan ulaşım ve ticaretin başlıca mekânlarıydı. Bizans kaynaklarının bu konuda verdikleri isimler ve lokalizasyonlar birbirinden oldukça farklıdır. Güney rüzgârlarına açık olan bu limanlar kumla dolduğu için sürekli bakım gerektirirdi. Nitekim İmparator VIII. Ioannes Palaiologos için yazılmış bir methiyede, 1427'de Kontoskalion adlı limanda biriken kumun temizlenmesi ve limanın ağzının derinleştirilmesi için yapılan çalışmalardan bahsedilir.[48]

Marmara kıyısının doğusundan batısına doğru sıralanan limanlar arasında ilk sırada hanedanın ve saraydaki yakın çevresinin kullanımına özel olan Boukeleon Limanı vardı. *Notitia Urbis Constantinopolitanae* başlıklı eserden V. yüzyılda şehrin en eski iki askerî ve ticari limanının yeri belirlenebilmektedir. Bunlardan ilki Boukeleon Limanı'nın batısında üçüncü regionda yer alan Iulianos Limanı'dır. Adından da anlaşılacağı üzere, İmparator Iulianos (361-363) döneminde yapılan[49] ve İmparator I. Anastasios (491-518) döneminde iskeleler eklenen bu liman, II. Iustinianos (565-578) zamanında derinleştirilip genişletildi; adı da İmparatoriçe Sophia'yı onurlandırmak için *Limen tis Sophias* (Sophia'nın Limanı) ya da *Sophianon* olarak değiştirildi.[50] Bizanslı tarihçi Theofanes ise aynı limanın adını *Limen Ioulianou* ve *Ioulianisios limen ton Sophias* adlarıyla anar; Dukas ise, devletin yıkılışına kadar limanın kullanıldığını belirtir. [51]

İkinci liman, daha batıda on ikinci regiondaydı. Kaynaklarda Limen Eleutheriou adıyla anılan bu limanın, *Notitia Urbis Constantinopolitanae*'da "portum Theodosiacum" olarak geçen limanla aynı olduğu kanaati hâkimdir.[52] Bizans kaynakları, Tauros Agorası kazılırken çıkan toprağın bu limana döküldüğünü ve daha sonra limanın temizlenerek derinleştirildiğini belirtir. Muhtemelen bu toprak 386'da, I. Theodosios[53] sütunu dikileceği zaman kaidenin yapımında kullanılmış;[54] ancak, sonraki dönemlerde limanın iç kesimi Likos (Bayrampaşa) Nehri'nin taşıdığı topraklarla dolunca bölgeyi Blanga adıyla meşhur olan bahçeler kaplamıştı.

VI ve VII. yüzyıl kaynaklarından Limen ton Kaisariou adlı bir limanın varlığından haberdar oluyoruz. Kaynaklarda, yine, İmparator Tiran Fokas'ın 610 yılında Herakleios'a karşı başkentin direnişini organize için Ormisda semtinin savunmasını Mavilere; Sophias ve Kaisarios limanlarının savunmasını da Yeşillere bıraktığı belirtilmektedir.[55] İkinci limanı ilkinden farklı bir liman olarak gösterdiği için bu tanıklık önemlidir. Theofanes, Kaisarios Limanı'ndan İmparator IV. Konstantinos'un 673'te Konstantinopolis'e karşı harekete geçen Arapları püskürtmek için aldığı önlemlerle ilgili olarak bahseder.[56]

Bizans kaynakları, başkentle bağlantılı Anadolu limanları hakkında da bilgi verir. Gregorios Dekapolites'in Vita'sının verdiği bilgilere göre, 832-833'te Efes Limanı, Konstantinopolis'e gitmek üzere yelken açan devasa ticaret filolarına ev sahipliği yapar; ayrıca, buğday ve Anadolu'nun içlerinden getirilen tarım ürünleri burada gemilere yüklenirdi. Efes'in üzerinde bulunduğu bu denizyolunun diğer ucunda ise Alexandreia vardı. IX. yüzyıl ortalarında İspanya ile Uzak Doğu arasında mekik dokuyan Yahudi tacirler, misk, amber, kehribar, sinnamik gibi egzotik ürünleri Efes'e getirirdi. Özellikle XI. yüzyılın ilk yarısında Efes ile Konstantinopolis arasında olağanüstü bir trafik vardı.

Helenianai nebst einigen anderen Besitzungen im Vorfeld des frühen Konstantinopel", *Studien zur Frühgeschichte Konstantinopels*, ed. H.G. Beck, Munich 1973, s. 79-83; Berger, *Untersuchungen,* s. 362, 605 vd., 629-631). A. Berger, 1994 yılında Alessandra Ricci başkanlığındaki kazılarda Pulcu Sokağı'nda bulunan ve Konstantinus dönemi öncesi bir villaya ait olabileceği düşünülen bir mozaiği örnek gösterir ("Streets and Public Spaces", s. 171).

48 *Engomion eis ton autokratora Ioannes ton Palaiologon*, *Palaiologeia kai Peloponnissiaka*, ed. Sp. Lampros, Atina 1926, c. 3, s. 298, satır 8-14.

49 Patria Konstantinopoleos, *Scriptores originum Constantinopolitanarum*, ed. Th. Preger, Lipsiae 1901 --à New York 1975, c. 3, s. 232, satır 6; Prokopios, De aedificiis (*Yapılar Hakkında)*, s. 1, satır 5 vd.; Euagrios, *Historia Ecclesiastica*, ed. J. Bidez ve L. Parmentier, London 1898 --àAmsterdam 1964, c. 2, s. 13, s. 65, satır 7.

50 Konstantinopoleos, *Scriptores,* c. 2, s. 184, satır 11; Leon Grammatikos, *Chronographia*, ed. I. Bekker, Bonnae 1842, s. 135, satır 4-7; Michail Glykas, *Annales*, ed. I. Bekker, Bonnae 1836, s. 506, satır 1-6.

51 Dukas, *Historia byzantina*, ed. I. Bekker, Bonnae 1834, s. 283, satır 3-5, s. 619.

52 *Notitia Urbis Constantinopolitanae*, *Notitia dignitatum accedunt Notitia Urbis Constantinopolitanae et Latercula prouinciarum*, ed. O. Seeck, Berlin, 1876, --à Frankfurt/Main 1962, s. 239, satır 13.

53 Konstantinopoleos, *Scriptores,* c. 2, s. 184-185.

54 Theophanes, *Chronographia*, ed. I. Classeni, Bonnae 1839, c. 1, s. 70, satır 10.

55 *Paschalion Chronicon*, ed. L. Dindorf, Bonnae 1832, c. s. 700, satır 8-9, 17.

56 Theophanes, *Chronographia*, c. 1, s. 353, satır 2 vd.

İSTANBUL'DA KARA ULAŞIMI

VAHDETTİN ENGİN*

İstanbul'da Şehir İçi Karayolları

XIX. yüzyıldan, özellikle de modern ve süratli kara ulaşım araçlarının gelişiminden önce, İstanbul'da şehir içi kara ulaşımının belirgin bazı özellikleri bulunmaktaydı. Her şeyden önce kara ulaşımı deniz ulaşımına nispetle daha yavaştı. Çünkü şehir içi yolları dardı ve araba işlemesine elverişli değildi. Bizans döneminde şehirde büyük meydanlarla nispeten geniş yollar mevcuttu. Bilahare Türkler de bu genişlikleri muhafaza ettiler. Esasen o zamanki nüfus yoğunluğu, yaşayış tarzı ve nakil vasıtalarının türü ve şekli daha geniş yollara ihtiyaç göstermemekteydi. Kanuni döneminin sonuna kadar açılan sokakların genişliği 6-7 m olup bazı yerlerde daha da genişti. Bu dönemin haritalarına bakıldığında anayol ve caddelerin birbirlerinden olabildiğince keskin hatlarla ayrıldığı görülür. Kavşaklarla birleşen bu yollar suriçinde, yamaçların dik olduğu yerlerde mümkün mertebe geometrik kurallar içinde ve orantılı olarak düzenlenmişti. Haliç tarafındaki sahillerde de benzer bir durum söz konusuydu. Esas itibariyle sokak düzenleri yüzyıllar boyunca fazla değişmemişti. Fakat bu arazide başka bir yol şekli ve güzergâhı belirleyip uygulamak da pek mümkün değildi. Çünkü kapılardan geçip deniz kıyısına ve limana ulaşmayı bilmek gerekiyordu ve deniz yoluyla gelen malları arabaların gidip gelebileceği bir yoldan kolayca ve kısa sürede şehre ulaştırmak mümkündü. Sahil surlarının içinde, surlara ve birbirlerine yakın mesafede olan anayollar bugün de kullanılmaktadır.[1]

Önceleri 6-7 m genişliğe sahip olan yollar, şehrin nüfusu arttıkça giderek küçüldü ve yer yer 2,5 m'ye kadar düştü. İstanbul'da birkaç büyük cadde dışındaki sokakların darlığı insanların benimsediği yaşam tarzının bir sonucuydu. Dolayısıyla kent içinde yolculuk çoğunlukla yaya olarak veya ata binmek suretiyle yapılırdı. Fetihten itibaren uzun bir süre İstanbul'un dar ve bozuk kaldırımlı sokaklarında araba kullanılmadı. Esas itibariyle hemen hemen XVIII. yüzyılın ortalarına kadar arabaya binme hakkı devlet adamları arasında sadece sadrazamla şeyhülislama tanınmıştı. İstanbul sokaklarının arabaya elverişli olmaması yanında Türkler, özellikle de saray mensupları ve askerî erkân arabayı küçümser, onu rehavet sembolü ve kadınlara mahsus bir araç olarak görürlerdi. Vezirler ve diğer devlet adamları şehir içinde atla dolaşır; küçük rütbeli memurlar ata dahi binemez ve halkın çoğunluğu ise işlerine yaya olarak gidip gelirdi.[2]

İstanbul'u Anadolu ve Rumeli'ye bağlayan anayollar, her iki cihette de üç ayrı koldan ilerlerdi. Bu yollar şu şekildeydi:[3] Anadolu sağ kolu, İstanbul, Eskişehir, Akşehir, Konya, Antakya'dan Halep'e ulaşır; Antakya'dan ayrılan bir diğer kol, Şam üzerinden Mısır'a varır ve bu güzergâh hac yolu olarak da kullanılırdı. Anadolu orta kolu, Üsküdar, Gebze, Bolu, Tosya, Merzifon, Tokat, Sivas, Hasançelebi, Malatya, Harput, Diyarbakır güzergâhını takip ederek Bağdat ve Basra'ya; Anadolu sol kolu, orta kolla Merzifon'a kadar aynı güzergâhı takip eder; buradan Lâdik, Niksar, Karahisarşarkî, Kelkit, Aşkale, Erzurum ve Hasankale'den geçer; buradan bir kol Kars'a ve diğer bir kol da Tebriz'e ulaşırdı.

Rumeli sağ kolu, İstanbul, Vize, Kırklareli, Prevadi, Karasu, Babadağı, İsakçı, Akkirman üzerinden Özü ve Kırım'a; Rumeli orta kolu, İstanbul, Silivri, Edirne, Filibe, Sofya, Niş, Yagodina üzerinden Belgrad'a ve Rumeli sol kolu da, İstanbul, Tekirdağ, Gelibolu, Malkara, Ferecik, Dimetoka, Gümülcine, Pravişte, Lankaza, Yenişehir, İzdin yoluyla İstefe'ye ulaşırdı.

Arabalar

İstanbul'da arabanın yaygınlaşması, Batılılaşma süreciyle paralel bir görünüm arz eder. Lale Devri, zarif binek arabalarının devlet erkânı ve zenginlerce Fransız

* Marmara Üniversitesi

1 Karoly Kos, *İstanbul Şehir Tarihi ve Mimarisi,* çev. Naciye Güngörmüş, Ankara 1995, s. 66-68, 106-107.

2 Mehmet İpşirli, "Araba", *DİA,* III, 244; Ertan Ünal, "Arabalar", *Hayat Tarih Mecmuası*, 1968, sy. 8, s. 20-21.

3 Yusuf Halaçoğlu, "Klasik Dönemde Osmanlılarda Haberleşme ve Yol Sistemi", *Çağını Yakalayan Osmanlı!, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1995, s. 14.



1- Öküz arabası (Castellan)



2- Manda arabası



3- Sultanahmet Meydanı'nda kağnı ile ulaşım (Lokman, *Hünernâme*)

asilzadelerine özenir tarzda kullanıldığı bir dönemdi. II. Mahmud döneminden itibaren arabaya binme konusundaki sınırlamaların azaldığı ve memurlarla gayrimüslimlerin de araba kullanmaya başladıkları görülüyor. II. Mahmud aynı zamanda arabaya binmeyi âdet hâline getiren ilk padişahtı.[4] Arabanın toplumda yaygınlaşması ise Sultan Abdülmecid döneminde oldu. Tanzimat Fermanı ile başlayan değişimin yanında Kırım Savaşı sebebiyle İstanbul'a gelen İngiliz ve Fransızların yaşam biçimleri de İstanbul halkını etkiler ve Avrupa tarzı bir alışkanlık olan araba İstanbul'da yaygınlaşır. Bu yeni tüketim kalıpları İstanbul'da ikili bir araba pazarı yaratır. Bir tarafta, koçu, kâtip odası, talika gibi, her birinin kökeninde Batı'dan gelen teknolojiler olsa da Osmanlı şartlarında yeniden üretilen; diğer tarafta ise, bir bölümü Doğu'dan ithal edilen, bir bölümü İstanbul'da yapılan fayton, kupa, landau, paşarol gibi Batılı modelde arabalar vardı. Zaman, Batı modelleri lehine gelişir ve XIX. yüzyıl sonunda koçu ve kâtip odası gibi arabalar ortadan kalkar.

Arabaların çoğalması üzerine İstanbul sokaklarını da düzenlemek gerekti; ancak yayalara göre biçimlenmiş sokakları arabalara uygun hâle getirmek o kadar kolay değildi. Sık sık çıkan yangınlar sonrasında sokakların genişletilebilmesi söz konusu olabildi.[5] Bu çerçevede III. Selim döneminden itibaren çeşitli yıllarda İstanbul sokaklarında düzenlemeler yapıldı.[6] 1839'da araba trafiğine elverişsiz olduğu gerekçesiyle İstanbul sokaklarının genişletilmesi kararı alınarak kent içi yolların genişliğine göre dört kademeye ayrılması, yolların kenarında yapılacak binaların belli yükseklikte olması ve şehir içinde çıkmaz sokak yapılmaması esasları benimsendi. İleriki yıllarda da buna paralel nizamnameler çıkarıldı.

Esaslı sokak düzenlemeleri büyük yangınlar sonrasında yapılan genişletmelerle oldu. 1865 yılında çıkan ve Sirkeci'den Kumkapı'ya kadar olan alanı silip süpüren büyük Hocapaşa yangınından sonra sokakların

4 İpşirli, "Araba", s. 244.

5 İlhan Tekeli, "Yüzelli Yılda Toplu Ulaşım", *İstanbul*, 1992, sy. 2, s. 19.

6 Ali Arif Göksel, *İstanbul'un Yolları ve Şehir Yollarının Tarihçesi,* İstanbul 1995, s. 5-6.



4- Büyükdere'den Taksim'e ve oradan Pera'ya uzanan toprak yol ve İstanbul'un genel manzarası (Melling)

genişletilmesi[7] ve binaların kâgire çevrilmesi amacıyla Islahat-ı Turuk Komisyonu kuruldu ve bazı caddeler genişletildi. Yangın yerlerinin haritaları çıkarıldı ve arsaların %25'i yolların genişletilebilmesi için parasız olarak istimlak edildi. Yol genişlikleri 6 ila 25 arşın arası olarak belirlendi. Açılan sokaklara büyük taşlarla kaldırım döşendi; mahalle aralarındaki küçük sokaklara Arnavut kaldırımı yapıldı. Bu faaliyetler çerçevesinde Divanyolu'nun genişliği 19 m'ye çıkarıldı. İnsan ve araba trafiği açısından İstanbul'un en yoğun bölgesini oluşturan Eminönü, araba trafiğine uygun hâle getirildi.[8]

Yaya yolunun yerini araba yolu almaya başlayınca kaldırım sözcüğünün manası da değişti. Önceleri kaldırım bütün yol sathının taşla kaplı kesimlerini anlatırken, arabalarla birlikte araba ve yayaların gidiş yerleri ayrılmış ve yaya kaldırımı kavramı ortaya çıkmıştı. Bütün bu düzenlemelere rağmen halkın İstanbul sokaklarından olan şikâyetleri devam eder; birkaç gün yağmur yağsa sokaklar geçilmez olur; yayaların elbise ve ayakkabıları çamur içinde kalırdı. Sokakların araba trafiğine uygun olmaması halkın şikâyetlerine konu olurdu.[9] Yine bir başka serzeniş şöyle idi:

> Bir zamandan beri çamurlardan İstanbul sokaklarında gezilmek güçleşti. Bunun bir çaresine bakılmasını rica ederiz. Bir de yapılan her işte olduğu gibi yollar konusunda da dengeli olunmak zorunluluğu vardır. Şehremaneti'nin bazı yerleri tamir ve düzenleme konusundaki gayreti inkâr edilemezse de, Unkapanı caddesiyle Zeyrek yokuşunun kaldırımlarına hiç baktığı yoktur. Bu yokuş şiddetle tamire muhtaçtır. Kaldırımlarında

7 Bu yangın sebebiyle *Takvim-i Vekayi*'de neşredilmiş bir mazbatada o zamanki İstanbul sokaklarından şöyle bahsedilir: "Şimdiki sokaklardan araba değil hayvan bile güç geçer. Bu sokaklara yol ismi verilmek bile şayan olmayıp, iğri büğrü iniş yokuş bir takım dar deliklerdir." (Göksel, *İstanbul'un Yolları*, s. 5).

8 Göksel, *İstanbul'un Yolları*, s. 6.

9 Basiretçi Ali Efendi, *İstanbul Mektupları*, haz. Nuri Sağlam, İstanbul 2001, s. 202.



> ne insanlar ne de hayvanlar yürüyebilmektedir. Şehrin merkezi sayılan bu yerlerin bir an evvel tamiri gerekir. Bir de Unkapanı caddesinin sağ ve sol taraflarına, mezbelelik görüntüsü verecek şekilde, birçok öküz arabası bırakılmaktadır. Ayrıca caddenin yan tarafları tahta perdelerle örtülüp içlerine çöpler atılmaktadır.[10]

Sokaklar yağmurlu mevsimlerde çamurlu ve yazları da tozlu olur, bu defa da halk tozdan şikâyet ederdi. 1875 Nisan'ında *Basîret*'te çıkan bir yazıda "İstanbul'un genişçe caddeleri rüzgârlı havalarda tozdan geçilmemeye başladı." deniliyordu. Mayıs ayındaki bir yazıda ise şöyle deniliyordu:

> İstanbul'un en işlek ve en izdihamlı mahallesi Bahçekapısı'dır. Buranın o nispette geniş olması gerekliliği açıktır. Hâl böyle iken gümrük tarafında daha önce meydana gelen yangında yanan dükkânların yeniden yapılması yerine buraların istimlâk edilip yola ayrılması daha muvafık olacaktır. Hâlbuki görüyoruz ki dükkânlar yaptırılıyor. İstanbul'un günden güne kalabalıklaştığı malumdur. Zannederiz ki bir süre sonra o dükkânların yerinden kaldırılıp yol açılma ihtiyacı doğacaktır. Şimdi fırsat varken bunun yapılmaması gelecek bir tarafa hâlihazırdaki yol ihtiyacının bile karşılanamaması demektir. Bir de, İskele boyundan Unkapanı'na giden yolların darlığı yanında buradaki yük hayvanlarının çokluğu gelip geçene büyük sıkıntı veriyor. İnsan iskeleden Unkapanı'na giderken, yaya olarak Küçükçekmece'ye gidip gelmiş kadar zaman harcayıp ayrıca sıkıntısına katlanıyor.

Görüldüğü gibi İstanbul'un cadde ve sokakları her zaman kalabalıktı ama bakımlı değildi. Bir toplu taşıma aracı olarak atlı tramvayların İstanbul halkının hayatına girmesinden önce, insanların şehir içi kara ulaşımında yaya gitmek dışındaki alternatifleri kira beygirleri ve arabalardı; ancak, araba kiralamak pahalıydı. Beygire binmek ise maharet istediği gibi,

10 Basiretçi, *İstanbul Mektupları,* s. 242.



5- Öküz arabasıyla geziye çıkmış kadınlar (Preziosi)



6- At arabası (Preziosi)

beygir sahipleri de keyfî fiyat talep ederdi. Araba ve beygirlerin sokaklarda yayalara zarar vermeden dikkatli sürülmesi kurallar gereği olmasına rağmen, dar sokaklarda olabildiğince hayvanlarını sürenlere ve insanları çamura bulayanlara sıkça rastlanırdı. *Basîret* gazetesi şöyle yazıyordu:

> Geçen Salı günü akşamı Hamidiye türbesi önünden geçerken gözümle gördüm ki sarhoş bir Bulgar bindiği hayvanı sokak ortasında alabildiğine koşturmakta iken az kalsın ihtiyar bir kadın ile bir kız çocuğunu çiğneyecekti. ... Bir de beygir hamalları yüklü iken hayvanları birbirleri arkası sıralayıp önde bir kılavuz bulundurmaları gerektiği hâlde, bunlara hiç dikkat edilmeyip beş on yüklü hayvan yan yana sokağa salıveriliyor. Herkesi duvar deliğine sokarcasına eziyorlar. Hele odun beygirleri gelirken insan sığınacak yer arıyor. Boş hayvanları da alabildiğine arkasından sürüyorlar veyahut önünden birini tutup birlikte koşuyorlar.[11]

Basîret'te yayınlanan "İstanbul Sokakları" başlıklı bir yazı da yayaların yaşadığı sıkıntıları şu şekilde özetler:

> İstanbul sokakları kaldırımların bozukluğundan dolayı yürünmez bir hâle geldi. Omnibüsler de tatil etti. Yolların yapılması için Mart'ı bekliyoruz. Âlâ ama bari bu defa olsun dayanıklılığına dikkat olunsa. Bir de her ne kadar temizlik hususuna dikkat ediliyorsa da İstanbul'un bazı tenha yerlerinde sağlığa aykırı pislikler görülmektedir. Zannederiz ki Şehremanetinin alet ve edevatı henüz bunların tamamen yok edilmesi için yeterli değildir. Temizlik hususu hassas bir konu olduğundan bu eksikliklerin bir an önce giderilmesi gerekir. Bir de tramvayların geçtiği Simkeşhane'de bir yıkıntı olduğu gibi duruyor. Küfecilerin küfeleri de hayli yer

11 Basiretçi, *İstanbul Mektupları*, s. 222.



7- İstanbul kara ulaşımının vazgeçilmezi at arabaları Şehzadebaşı'nda



8- At arabaları Karacaahmet mezarlığında

zaptettiğinden tramvay geldiğinde iki taraftan bir kişinin bile geçebilmesi zorlaşıyor.[12]

Arabalar İstanbul caddelerinde bu tarz üzere faaliyetlerini sürdürürken omnibüsler İstanbulluların hayatına girer.

Toplu Taşımacılığın Bir Unsuru Olarak Omnibüsler

Omnibüs, toplu taşıma amacıyla kullanılan ve atlar tarafından çekilen büyük arabaydı. İlk defa 1825'te Fransa'nın Nantes şehrinde kullanılmıştır.[13] Osmanlı'da ise 30 Ağustos 1869 tarihli sözleşmeyle ve imtiyaz şeklinde olmamak şartıyla, İstanbul'un uygun görülecek yerlerine omnibüs çalıştırma izni İstanbul Tramvay Şirketi'ne verildi. Şartnameye göre, şirket, şehrin diğer yörelerini tramvay merkezlerine bağlayabilmek için belirleyeceği güzergâhlarda omnibüs işletecek; arabalar güneşin doğuşundan gece yarısına kadar çalışacak; geceleri arabaları aydınlatmak için ön ve arka tarafa fenerler konulacaktı. Şirket, arabaların hareket gün ve saatlerini gazeteler aracılığıyla ilan edecek; arabaların işleyişiyle ilgili yapacağı değişiklikler için Şehremaneti'nden izin alacaktı.

Şirket, tramvay hatlarını inşa edip işletmeye geçtikçe omnibüsleri de devreye sokmaya başladı. 1872 Ağustos'unda öncelikle yedi omnibüsle Perşembepazarı-Tepebaşı-Galatasaray-Harbiye-Pangaltı hattını açtı. Şehremaneti'ne araba başına aylık 2 lira vergi ödeyen[14] şirket, Eminönü-Eyüp ve Beyazıt-Edirnekapı arasında da omnibüs işletme arzusundaydı. Sözleşmeye göre omnibüslerin işleyeceği yolların tamir ve bakımı belediyeye aitti. Belediye bunun için gerekli olan parayı omnibüslerden alınacak vergiden ödemek üzere şirketten borç aldı.[15] Neticede Aralık 1872'den itibaren Eminönü-Eyüp ve Beyazıt-Edirnekapı omnibüsleri işlemeye başladı.

Omnibüs, tramvay işlemeyen semtlerin halkı için önemli bir kolaylık oldu; halk omnibüslere "dolmuş" adını verdi. Önceden şehir içi seyahatlerini yaya olarak gerçekleştiren halk için bir nimet ve ucuz bir toplu taşıma aracı olduğu için omnibüsler rağbet gördü. Ancak yolların bozukluğu genel şikâyet konusuydu:

12 Basiretçi, *İstanbul Mektupları,* s. 260.

13 Nuri Pek, "Otobüslerin Babası: Omnibüs", *Resimli Tarih Mecmuası,* 1952, sy. 31, s. 1626.

14 *Levant Herald,* 26 Ağustos 1872.

15 BOA, ŞD, 678/20.

Omnibüslerin işlediği yolların had safhaya varmış olan bozukluğu yüzünden Beyazıt-Edirnekapı arabaları keklik gibi taştan taşa sekiyorlar. Bu sebeple iki tarafta oturan yolcular duramayıp yerlerinden hoplayarak birbirlerinin kucaklarına düşüyorlar. Bu sırada ellerinde bulunan sigaralar karşısındakinin ağzına burnuna girip bazı kere ağız ve burnun kanaması gibi şeyler de oluyor. Hatta arabaların sekmesinden evler temellerinden sarsılıyor. Şu hâle nazaran omnibüsler bir de tahribe hizmet ediyorlar. Bazen tekerleği kırılıp yolcular birbirinin üstüne düşüp başları gözleri yarılıyor. Bunlar bu hâlde olup gerçi Eyüp tarafındaki yollar bunlara nispetle biraz düzgünse de onların da başka surette zararları görülmeye başlandı. Buradaki yollar herhangi bir mühendislik hizmeti verilerek yapılmış değildir. İki tarafı yüksek ortası çukur olarak yapılmışlardır. Bu sebeple yağmur yağdıkça, Unkapanı'ndan hemen hemen Eyüp'e kadar o geniş yol bir baştan öbür tarafa iki taraflı olarak âdeta bir körfez oluşturmaktadır. İki tarafta bulunan ev sahipleri birbirleriyle görüşmek veyahut çarşıya gitmek mecburiyetinde kaldıklarında, bunu gerçekleştirmek için neredeyse kapılarının önünde bir sandal bulundurmak zorunda kalacaklar. İleride yağmurların çoğalacağı hele karın da yağacağı düşünülürse kış aylarında Eyüp halkının sadece İstanbul'la değil kapı komşularıyla da irtibatı kesilecektir. Eğer bu hâl böyle devam ederse idare tarafından insanların ihtiyacını giderecek kadar sandallar da temin edilmesi gerekecektir.[16]

Tramvay ve omnibüs İstanbul halkının hayatını kolaylaştırdı; ancak, işletmeciliğin ve yolların kötülüğü şikâyet nedeniydi. Arabalarda kullanılan beygirlerin gücü genellikle yetersiz kalıyor, bu da trafiği olumsuz etkiliyordu. Şirket, hayvanları önce omnibüslerde, daha sonra kupa arabalarında ve en nihayetinde de tramvaylara koşuyordu. En güçsüz zamanlarında tramvaylara koşulan hayvanlar özellikle yokuşlarda çok zorlanırlardı. Omnibüslerin işletilmesindeki en önemli sorunlardan bir diğeri de kadınların seyahat şekliydi. Tramvaylarda kadınlarla erkekler ayrı bölmelerde oturtularak bu sorun çözümlenmişti; ancak, omnibüslerde böyle bir imkân olmadığı için kadınlar arabacının yanına oturtulmaktaydı. Bu ise halkın tepkisini çekti ve şirket sadece kadınların bineceği arabaları sefere koydu. Ancak, şirket, maliyeti kurtarmadığı gerekçesiyle en az üç yolcu olmadan arabaları kaldırmadığı için bu da çözüm olmadı.[17]

Tramvay Şirketi, bu arada Beyoğlu, Üsküdar ve Kasımpaşa taraflarında tramvay inşa etme, köprüden tramvay geçirip Galata ile Eminönü'nü birleştirme ve buralara omnibüs işletme imtiyazını istedi. Bu imtiyaz karşılığında, bir süredir temizlenmesi gündemde olan Kasımpaşa Deresi'nin ıslahı için gerekli olan 40.000 lirayı sağlamayı ve yeni hatların yapılacağı sokakların düzenlenmesi masrafı olarak da 40.000 lira ödemeyi taahhüt etti. Ancak, şirketin ulaşım tekeli oluşturmasına sıcak bakmayan Şûrâ-yı Devlet bu isteklere sıcak bakmadı. Omnibüsün İstanbul şehir içi ulaşımında yeni bir aktör olarak belirmesi, o yıllara kadar şehir içi kara ulaşımını sağlayan arabacı esnafını rahatsız etti. Omnibüslerin işlemeye başlamasıyla esnafın işinin bozulması üzerine arabacılar kethüdası, Tramvay Şirketi'nin kupa, fayton, tek ve çift atlı arabalar işlettirdiğini, bunun yıllardır vergilerini zamanında ödeyen arabacı esnafını zarara uğrattığını belirterek omnibüslerin yasaklanması için Şehremaneti'ne başvurdu.[18] Ancak, omnibüsler işlemeye devam etti. Şirket, bazı biletçilerin yolculara bilet vermeyip parayı cebine indirmesini ve şirketin zarara uğramasını önlemek amacıyla omnibüs biletlerini ikramiyeli yaptı ve iki ayda bir yapılacak çekilişlerde biletine ikramiye çıkan üç kişiye beş ile yirmi altın lira arasında ikramiye koydu; ayrıca, birçok bilete de çeşitli hediyeler verme kararı aldı.[19]

İstanbul'un bazı sokaklarında omnibüslerin işlemeye başlamasıyla arabaların ödedikleri vergiler yeniden düzenlenerek bir nevi şehir vergisi tarzında yeni tarifeler hazırlandı[20] ve çift atlı arabalardan ayda 1,5 ve tek atlılardan da bir lira alınması kararlaştırıldı. Omnibüslerden dolayı kazançları düşmüş olan arabacı esnafı bu vergilere şiddetle itiraz ederek Şehremaneti'ni dilekçe yağmuruna tuttu.[21] Konu 28 Mayıs 1875'te Şûrâ-yı Devlet'te görüşüldü. Bu sorun vesilesiyle arabacı esnafının daha önce her yıl çalışma ruhsatı alırken belli bir para ve aylık olarak da cüzi bir vergi ödediğini öğreniyoruz. Şimdi bu yüksek vergiler doğal olarak arabacıları zor duruma düşürdü. İstanbul'daki arabaları üç sınıfa ayıran Şûrâ-yı Devlet, birinci sınıfın senelik 15, ikinci sınıfın 3 ve üçüncü sınıfın da 1 lira vergi vermesini kararlaştırdı. Tramvay

16 Basiretçi, *İstanbul Mektupları*, s. 215-216.

17 Basiretçi, *İstanbul Mektupları,* s. 181-182.

18 BOA, ŞD, 680/3.

19 BOA, ŞD, 680/25.

20 BOA, ŞD, 682/12.

21 Dilekçeler için bkz. BOA, ŞD, 682/5.

Şirketi'nin arabalarıyla arabacı esnafının Beyoğlu'nda işlettiği arabalar birinci sınıfa dâhildi. Bu sınıflandırma da hoşnutsuzluk yarattı. Birinci sınıfa ayrılanlar, ikinci veya üçüncü sınıfa sokulmalarını istemekte; Tramvay Şirketi ise arabalarının birinci sınıf kabul edilmesinden ve verginin ağır olmasından yakınmaktaydı. Beyoğlu'nda çalışan yabancı arabacılar da bu vergiyi ödemekten kaçınmaktaydı. Bunun üzerine yeni bir düzenleme yapıldı ve şirket, yabancı ve esnaf arabalarından iki atlı olanların ayda 75 kuruş ve tek atlı arabaların ise yarım lira vermesi kararlaştırıldı.[22] Ancak, esnafın vergi ödeme ve Şehremaneti'nin de tahsil edememe konusundaki şikâyetleri sonraki dönemlerde de sürdü.[23]

Omnibüs işletmekte olan Tramvay Şirketi ile Şehremaneti'nin de karşılıklı şikâyetleri vardı. Şirket, yolların kötülüğünden; Şehremaneti ise, omnibüslerin yolları bozduğundan şikâyetçiydi. Şirket, 1874 Mayıs'ında yollar düzeltilmediği takdirde 1872 yılından beri sürdürdüğü omnibüs seferlerini iptal edeceğini Şehremaneti'ne bildirdi. Seferler başladığından beri hiçbir iyileştirme yapılmadığı için çukur ve çamurdan geçilemeyecek duruma gelmiş olan yolların tamiri için 500.000 kuruşa ihtiyaç vardı. Şehremaneti sınırlı bütçesiyle bunu gerçekleştiremeyeceğini belirterek onarımı üstlenmedi.[24] Bunun üzerine 1874 Haziran'ından itibaren İstanbul'un Avrupa yakasında omnibüs seferleri durduruldu. Tramvay Şirketi, omnibüs işletmesinden bir hayli zarar etmişti. Yolların tamiri konusundaki anlaşmazlık sürdüğünden 10 Şubat 1876 tarihinde alınan bir kararla omnibüslerin çalışma izinleri kaldırıldı.[25]

Omnibüsler Üsküdar'da

Tramvay Şirketi, Nisan 1873'te Üsküdar tarafında omnibüs işletme imtiyazı için başvurdu. Esasında Üsküdar halkı da öteden beri tramvay veya omnibüs hizmeti getirilmesini istemekteydi. Ayrıca, Tunuslu Mahmud b. İyâd isimli bir girişimci de Ocak 1871'de Üsküdar'da omnibüs çalıştırmak için izin istemiş ve sözleşme gereği beş yıl boyunca rüçhan hakkını elinde bulunduran Tramvay Şirketi'nin bu konudaki fikri alınmıştı. Bu başvuru üzerine Üsküdar'a yönelik plan ve projeleri sorulan Tramvay Şirketi, burada omnibüs işletmek istediğini bildirdi;[26] ancak, şirketin bu talebi reddedildi.[27] Hükümet gerek Üsküdar'da gerekse şehrin diğer mahallerinde omnibüs işletme taleplerini reddederken esas itibariyle bu işten yeteri kadar gelir temin etme amacını güdüyordu. İşletme ruhsatını Tramvay Şirketi'ne verip bir tekel yaratmaktansa, işleyecek araba başına ayda iki altın lira vergi ödeyebilecek her işletmeciye ruhsat verilmesi daha uygundu. Mahmud b. İyâd, bunun üzerine Üsküdar'dan Çamlıca ve Kadıköy'e omnibüs işletmek için yeniden izin istedi. Hatta bu amaçla yurt dışına omnibüs arabaları dahi ısmarladı. Bu arada Üsküdar halkı da kendi arasında örgütlenmiş, 30.000 lira sermayeli bir şirket oluşturmuş ve Üsküdar'da omnibüs işletmek için 14 sene süreyle kendilerine imtiyaz verilmesi amacıyla Şehremaneti'ne başvurmuştu. Başvuruya ekli olan 14 Eylül 1873 tarihli sözleşmeyle, Üsküdar civarında omnibüs işletmek üzere 12 kişiden oluşan bir yönetim kurulu meydana getirilmişti.

Şirketin idare merkezi Üsküdar olacak ve Galata'da bir şubesi bulunacaktı. Şirket, gerekli gördüğü yerlere durak, ahır ile arpa ve saman ambarları inşa edecek ve durak arsaları satın alınacaktı. İşletilmesi düşünülen birinci hat, Büyük İskele'den Eskihamam Caddesi'yle Doğancılar, İhsaniye ve Çamlıca'yı dolaşarak Karacaahmet'e; ikincisi, Büyük İskele'den Çarşı yolu ve Ahmediye'den yine Karacaahmet'e; üçüncüsü, Büyük İskele'den Bülbülderesi yoluyla İcadiye, Bağlarbaşı, Tophanelioğlu'ndan Kısıklı'ya; dördüncüsü, Büyük İskele'den Beylerbeyi'ne ve oradan Tophanelioğlu'na; beşincisi, Büyük İskele'den Selamsız'a ulaşacaktı. Ayrıca, birinci ve ikinci hatlar merkez alınmak suretiyle Karacaahmet'ten Haydarpaşa ve Kadıköy'e ve yine Karacaahmet'ten Nuhkapısı yoluyla Bağlarbaşı ve Koşuyolu'ndan Haydarpaşa'ya ve üçüncü yol üzerinde bulunan İcadiye'den sağ tarafa saparak Selamsız, Yenimahalle ve Çinili yoluyla Eskivalide'den ve Bağlarbaşı ve Koşuyolu'ndan Haydarpaşa ve Karacaahmet'e ve bu yollardan çarşı boyundaki çeşme ve Atpazarı'ndan Çavuşderesi nihayetine gidecek ve Çinili yokuşu düzeltildiği takdirde Çavuşderesi'nden Yenimahalle'ye kadar uzanacak hatlar yapılacaktı. Kısıklı yolu da Alemdağ'a kadar gideceği gibi, Erenköy demiryolu istasyonundan Kozyatağı yoluyla Kayışdağı'na kadar işleyecekti.

Görüldüğü üzere omnibüs şirketi, Anadolu yakasında hemen her yere ulaşacak bir güzergâh belirlemişti. Sözleşmeye göre, şirket belediyeye vergi ödemeyecek; ancak, buna karşılık arabaların geçeceği

22 BOA, ŞD, 684/16.

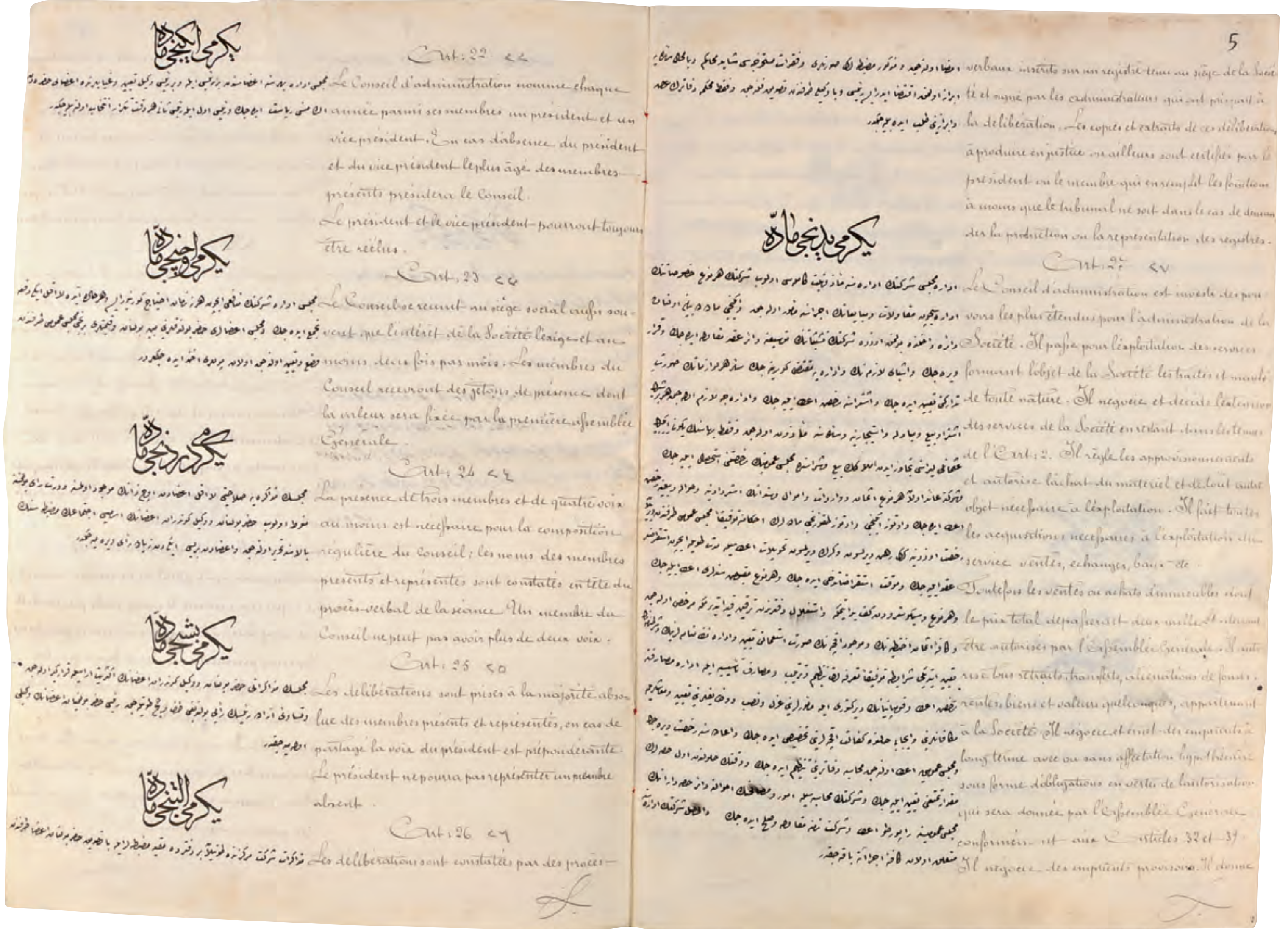
23 BOA, ŞD, 682/10, lef 6.

24 BOA, ŞD, 682/10, lef 1.

25 BOA, ŞD, 690/44.

26 BOA, ŞD, 675/14.

27 BOA, ŞD, 679/15.



9- Karapano Efendi ile yapılan atlı tramvay işletmesi ile ilgili sözleşme defterinin iki sayfası (BOA, A.DVN.MKL, nr. 7/21)

yolları düzeltecekti. Alınacak ücret kilometre başına kırk parayı geçemeyecekti. Askerler; Üsküdar, Beylerbeyi, Çamlıca ve Haydarpaşa hatları için yirmi para, bunun dışındaki hatlar için yarı ücret ödeyeceklerdi. Şirketin adı Üsküdar Omnibüs Şirketi olup imtiyaz süresi 10 yıldı. Şirketin sözleşme ve şartnamesi 25 Eylül 1873 tarihli iradeyle onaylandı[28] ve Üsküdar'da omnibüsler çalışmaya başladı. Avrupa yakasındaki omnibüslerde rastlanan şikâyetlerin benzerleri kısa süre içinde burada da başladı. Nitekim *Basîret*'in 3 Temmuz 1874 tarihli sayısında omnibüs arabalarının bozuk yollarda çıkardığı tozun çevreye ve içindeki yolculara verdiği rahatsızlık söz konusu edilir.[29] Her şeye rağmen omnibüsler seferlerini sürdürür.[30] Hatta 12 Kasım 1875 tarihli bir yazıda omnibüslerin Boğaz'ın Anadolu yakasında da çalıştırılması talep ve Şirket-i Hayriye'nin Üsküdar'dan öteye vapur çalıştırmakta keyfî davrandığından şikâyet edilir. Eğer Üsküdar Şirketi, Boğaziçi'nde omnibüs işletirse Üsküdar'a kadar vapurla gelecek yolcular burada Şirket-i Hayriye'nin keyfini beklemeden omnibüslerle istedikleri yere ulaşabilirlerdi.[31]

28 BOA, *Meclis-i Tanzimat Defteri,* nr. 4.

29 Basiretçi, *İstanbul Mektupları,* s. 302.

30 Basiretçi, *İstanbul Mektupları,* s. 427. Araştırmam sırasında, Üsküdar omnibüslerinin hangi yıla kadar çalışmaya devam ettikleri konusunda bir bilgiye rastlayamadım. Bununla beraber yolların elverişsizliği yüzünden, şehrin Avrupa yakasında işleyen omnibüslerden birkaç yıl sonra, 1870'lerin sonuna doğru, Üsküdar omnibüslerinin de faaliyetlerine son verdiği, bu ulaşım aracından artık söz edilmemesinden anlaşılmaktadır.

31 Basiretçi, *İstanbul Mektupları,* s. 452-453.

Atlı Tramvaylar

Atlı tramvaylar, 1852'de Amerika'da (Brodway), 1855'te Fransa'da (Paris), 1860'ta İngiltere'de (Birkenhead), 1862'de Cenevre ve Londra'da, 1863'te Kopenhag ve Peşte'de, 1865'te Berlin ve Viyana'da, 1866'da La Haye'de ve 1869'da da Brüksel ve Liverpool'da kullanılmaya başlandı. Başlangıçta kısa mesafelerde işleyen atlı tramvaylar zamanla şehir içlerine yaygınlaştı. Tramvay, dönemin şartlarına göre modern bir ulaşım aracı olması ve şehir içi yolcu taşımacılığına önemli kolaylıklar getirmesi sebebiyle Osmanlı Devleti'nde de ilgi gördü. Galata ve Beyoğlu gibi merkezlerde iş ve eğlence yerleri çoğalmış, Boğaz'ın her iki yakasında Avrupa tarzı binalar, köşkler, sayfiye yerleriyle gazinolar yapılmış ve insanlar buralara rahatlıkla gidip gelme ihtiyacını duymaya başlamışlardı. Bu ihtiyacın giderilmesi ise, yeni ve modern ulaşım araçlarını gerektiriyordu.[32] Ortaya çıkışından kısa sayılabilecek bir süre sonra, demiryolu ve tramvay Osmanlı ülkesine de girdi.

İstanbul'da tramvay inşası, Konstantin Karapano Efendi'ye verilen imtiyazla gerçekleşti. Karapano Efendi'nin 1869 Ağustos'unda Bâbıâli'ye ilettiği teklife göre, Galata'dan Ortaköy'e, Eminönü'nden Aksaray'a ve ayrıca Aksaray'dan çeşitli kollarla Topkapı ve Yedikule'ye doğru atlı tramvay işletecekti. 20 Ağustos 1869 tarihinde imtiyazı onaylandı ve 30 Ağustos'ta da sözleşme yapıldı.[33] Karapano Efendi kuracağı şirket vasıtasıyla, zarar ve ziyanı kendine ait olmak üzere, birincisi, Azapkapı'dan başlayarak Galata, Tophane, Beşiktaş ve Ortaköy'e; ikincisi, Eminönü'nden başlayıp Bâbıâli ve Soğukçeşme'den geçerek Divanyolu Caddesi ile Aksaray'da Yusufpaşa Çeşmesi'ne; üçüncüsü, Aksaray'da ikinci hattan ayrılarak Samatya ve Yedikule'ye ve dördüncüsü de Aksaray'dan Topkapı'ya ulaşan dört hat inşa edecekti. Karapano Efendi, 18 Şubat 1870'te İstanbul Tramvay Şirketi'ni[34] kurdu (Şirket, 1881'den sonra Dersaadet Tramvay Şirketi olarak anılacaktır). Şirketin kuruluş sermayesi 400.000 liraydı. 1870 Mart'ında şirketin hazırladığı tramvay hattı haritaları ve istimlak planları onaylandı;[35] Nisan'da da Galata'da Arapçarşısı ve Çeşmemeydanı arasındaki sokakta yolların düzenlenmesi çalışmalarına başlandı.[36]



10- Atlı tramvaylar Eminönü'nde

Sözleşmeye göre, yol düzenleme masrafları hükümete ait olup haritaların tesliminden itibaren altı ay içerisinde yolların hazır olması gerekiyordu. Hükümet, 5.800.000 kuruş harcayarak yolları düzenledi.[37] 1871 Haziran'ında Azapkapı-Beşiktaş hattının çalışmaları tamamlanarak deneme seferlerine geçildi. Hat boyunca Karaköy, Kabataş ve Beşiktaş'ta olmak üzere üç durak ve bekleme salonu inşa edildi. Tramvay, durakların dışında durmayacaktı. Yol tek hat olduğundan, aksi yönden gelen tramvayların karşılaşacağı yedi korozman noktası yapıldı. Viyana'da inşa edilen vagonları özel olarak yetiştirilmiş katana adlı Macar atları çekmekteydi.[38] Azapkapı-Beşiktaş hattı 31 Temmuz 1871'de Şûrâ-yı Devlet Reisi Kâmil Paşa, Hüseyin Avni Paşa, Ethem Paşa, devlet ileri gelenleriyle yabancı ülke elçilerinin katıldığı büyük bir törenle açıldı[39] ve İstanbul'un ilk atlı tramvayı hizmete girmiş oldu.

32 Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu, *İstanbul'da Şehir İçi İnsan Nakli Meselesi ve İstanbul'da Tramvay İşçilerinin İçtimai Durumu*, İstanbul 1949, s. 146; Çelik Gülersoy, *Tramvay İstanbul'da,* İstanbul 1989, s. 10-11; Haydar Kazgan, *Galata Bankerleri*, İstanbul 1991, s. 73.

33 BOA, BEO, A.DVN.MKL, 7/21; *İmtiyazat ve Mukavelat Mecmuası,* 1302, c. 1, s. 447-460; *Société de Tramways de Constantinople,* Constantinople 1911, s. 3-5, 7-17.

34 Tramvay Şirketi ile İstanbul'da şehir içi toplu kara ulaşımını gerçekleştirecek ilk müessese kurulmuş olur. Bu sebeple İstanbul Tramvay Şirketi bugünkü İETT'nin nüvesini teşkil eder.

35 *Levant Herald,* 25 Mart 1870.

36 *Levant Herald,* 11 Nisan 1870.

37 BOA, İrade Meclis-i Mahsus, nr. 1592.

38 *Levant Herald,* 1 Temmuz 1871.

39 *Levant Herald,* 1 ve 4 Ağustos 1871.



İlk tramvay sabahleyin 6.30'da Beşiktaş'tan ve son tramvay ise akşam 7.20'de Azapkapı'dan kalkacak; her iki yönde yirmi dakikada bir sefer yapılacaktı. Ücretler diğer taşıma araçlarında olduğu gibi mevkiye göreydi.[40] Tramvay hizmete girdiği andan itibaren büyük bir rağbetle karşılandı; zira diğer vasıtalara göre daha ucuzdu. İlgi o kadar çoktu ki tramvay arabaları yetersiz kalıyor; özellikle Tophane ve Kabataş'a gelindiğinde, vagonlarda yer bulunmuyordu.[41] Yapımı devam eden Eminönü-Aksaray hattı da Ekim 1871'de tamamlanıp deneme seferlerinin ardından 14 Kasım 1871'de hizmete girdi. Her 10 dakikada bir hareket edecek olan tramvay, Eminönü, Sirkeci, Bâbıâli, Sultanahmet, Sultan Mahmut Türbesi, Beyazıt, Laleli ve Aksaray arasında çalışmaktaydı.[42]

1871 yılında hizmete açılan hatlardan Galata-Beşiktaş arasında 5 ayda 721.957; Eminönü-Aksaray hattında ise 42 günde 154.364 yolcu taşındı.[43] 5 Şubat 1872 tarihinde Beşiktaş-Ortaköy; 14 Ağustos 1872'de Aksaray-Yedikule ve 14 Ocak 1873 tarihinde de Aksaray-Topkapı hatları hizmete girdi.[44] Böylece Karapano Efendi'nin yapımını üstlendiği İstanbul'un ilk atlı tramvay hatları tamamlanmış oldu. Azapkapı-Ortaköy, 6.040; Eminönü-Aksaray, 3.730; Aksaray-Yedikule, 3.600 ve Aksaray-Topkapı hattı da 2.600 m uzunluğundaydı. Dört hattın inşası için toplam 13.785.254 kuruş harcanmış; çalışmalar planlanan süreden sekiz ay önce bitirilmişti. Bu neticede şüphesiz, tramvayın işlemeye başladığından itibaren iyi gelir getirmesi önemli rol oynamıştı.[45] Hatları ne kadar erken bitirirse gelirinin o kadar artacağını düşünen Tramvay Şirketi bu konuda acele etmişti.

Halk tramvaya rağbet göstermekle beraber zaman zaman da şikâyetçi olmaktaydı. Mesela, Beşiktaş-Ortaköy arasında tasarruf amacıyla iki vagonun birbirine bağlanması doğal olarak aracın hızını düşürmekte ve sefer sayısını azaltmaktaydı. Vatmanların Beşiktaş'ta her akşam günlük hesaplarını görmeleri, yolcuların uzun süre beklemelerine sebep olmaktaydı. Hatta bir gün yolcular vagon dolu olduğu hâlde tam 45 dakika vatmanın hesap görmesini beklemişlerdi.[46] Bir şikâyet konusu da vagonlara yeteri kadar at bağlanmamasıydı. Özellikle yolcu sayısının fazla olduğu veya yağmurun rayları kayganlaştırdığı durumlarda tek at vagonları çekmekte zorlanıyor; yokuşlarda ise, ata takviye gerekiyordu. Şirket, bunun için yokuş başlarında küçük ahırlarla at istasyonları kurmuştu. Ahırlardaki seyisler, tramvay yokuş başına geldiğinde yedek atı vagona koşup tramvayı düzlüğe çıkarırdı. Yolcular karşılıklı iki peykenin üzerinde oturur; vagonun ön tarafında kadınlar için kapısı kumaşla örtülü bir bölme bulunur; tramvayın yol üzerindeki insanlara çarpmasını önlemek için vardacılar görevlendirilirdi. Bunlar bir yandan ellerindeki boruyu öttürür, diğer yandan "varda" diye bağırarak arabanın önü sıra koşar, kalabalığı dağıtır ve meydana gelebilecek kazaları önlemeye çalışırlardı.[47]

Tramvayın İstanbul şehir içi ulaşımında rağbet görmesi, Boğaziçi'nde yolcu taşıyan Şirket-i Hayriye'yi etkiledi. Kabataş, Beşiktaş ve Ortaköy arasında yolcusunu tramvaya kaptırdığını gören Şirket-i Hayriye, Ortaköy

40 *Levant Herald,* 29 Temmuz 1871.

41 *Levant Herald,* 26 Eylül 1871; Ertan Ünal, "İlk Tramvay Son Tramvay", *Hayat Tarih Mecmuası*, 1968, c. 2, sy. 10, s. 68.

42 *Levant Herald,* 16 Kasım 1871.

43 *Levant Herald,* 12 Nisan 1872

44 *La Turquie,* 17 Mart 1873.

45 Şirketin hesaplamalarına göre İstanbul'da yolcu başına 1873 yılında 24 sent, 1874'te ise 21,7 sent gelir elde edilmişti. Bu rakamlar aynı dönemde Londra tramvayları için 22 sent, Brüksel ve Hamburg için 25 sent, Viyana için 26,5 sent olmuştur.

46 *Levant Herald,* 26 Şubat 1872.

47 Ercüment Ekrem Talu, "Atlı Tramvay Devrinde Nasıl Yolculuk Edilirdi", *Hayat Tarih Mecmuası,* 1978, c. 14, sy. 12, s. 22-25; Gülersoy, *Tramvay İstanbul'da,* s. 19-23.



11- Atlı tramvay ve at arabaları İstanbul sokaklarında



12- İstanbul taşımacılığında yeni bir vasıta: atlı tramvay

hattında kullanmak üzere İngiltere'ye acilen altı yeni vapur ısmarladığı gibi, ücretlerde de indirime gideceğini duyurdu.[48] Bu rekabetten etkilenen Eminönü'deki arabacılar da, yolcularını kaybetmemek için ücretlerini indirdi.[49] Tramvay Şirketi her ne kadar vardacı istihdam etse de, yine de zaman zaman kazalar meydana gelmekteydi. Nitekim 26 Ağustos 1871 tarihinde Karaköy durağı yakınlarındaki kazada Simeon isimli bir Hırvat, aracın altında kalarak can verdi.[50] Ölümle neticelenen diğer bir kaza da, Beşiktaş-Ortaköy hattında meydana geldi. Tramvay Çırağan Sarayı önünden geçerken küçük bir zenci çocuğu tramvaya binmek için yanlış adım atıp rayların üzerine düşmüş ve vücudu ikiye bölünerek feci bir şekilde can vermişti.[51] Davutpaşa'da meydana gelen bir başka ölümlü kaza neticesinde mahalle sakinleri tramvayı yoldan alıkoymuş; ancak güvenlik güçlerinin müdahalesiyle halk sakinleştirilebilmişti.[52]

48 *La Turquie,* 28 Şubat 1872.

49 *La Turquie,* 18 Ocak 1872.

50 *Levant Herald,* 29 Ağustos 1871.

51 *La Turquie,* 11 Ekim 1872.

52 *La Turquie,* 11 Temmuz 1873.

Ölümle neticelenen bu kazaların dışında, zaman zaman yaralanmayla biten kazalar da oluyordu.

Tramvaylar Ortaköy'e çalışmaya başlayınca Üsküdar, Kuruçeşme ve Arnavutköy sakinleri de harekete geçerek tramvay talebinde bulundular. Üsküdar halkı çok sayıda imzanın bulunduğu 28 Ağustos 1872 tarihli bir dilekçeyle hükümete başvurur:

> Padişahımız Efendimiz sayesinde inşa ettirilmekte olan tramvay arabaları münasebetiyle İstanbul halkı geliş gidişlerinde envai rahatlık ve kolaylığa kavuşmuş bulundukları hâlde Üsküdar'ın Müslim ve gayrimüslim halkı henüz bu nimete nail olamamıştır. Bir taraf ahalisinin rahata kavuşup da diğer tarafın bu nimetten mahrumiyetine kimsenin gönlü razı olmasa gerektir. Bu bakımdan, lütfen ve merhameten, Üsküdar İskelesi'nden Çamlıca'ya kadar bir tramvay hattının inşası için gereğinin yapılmasını istemekteyiz.[53]

Talep Şehremaneti meclisinde görüşüldü. Zaten Tramvay Şirketi'yle yapılan sözleşme gereği imtiyaz tarihinden itibaren beş yıl içinde İstanbul'un

53 BOA, ŞD, 678/24.



13- Sirkeci Tren Garı'nın açılışı

Anadolu yakasında tramvay inşasında rüçhan hakkı şirketindi ve bu sürenin dolmasına daha 2 yıl vardı. Dolayısıyla yetkililer bu sürenin tamamlanması gerektiğini Üsküdarlılara bildirdi. Tramvay Şirketi, isterse bu süre zarfında Üsküdar'da tramvay inşa edebilirdi; fakat geçen zaman içinde şirketin Üsküdar'a tramvay getirme konusunda bir faaliyeti olmadı. Çünkü Avrupa yakasında yapılması gereken birçok hat vardı. Atlı tramvayın kara ulaşımına getirdiği kolaylıktan faydalanmak isteyen diğer bir kesim de Kuruçeşme ve Arnavutköy ahalisiydi. Bu semtlerde halk, Dâhiliye Nezareti'ne verdikleri bir dilekçeyle Ortaköy'e kadar gelmiş olan tramvayın kendi semtlerine de uzatılmasını istedi. Dilekçede 25 sene öncesine kadar Boğaziçi'ndeki güzel havadan sadece yaz mevsimlerinde faydalanılabildiği hâlde, Şirket-i Hayriye vapurlarının ve tramvayın Ortaköy'e kadar işlemesinden sonra Boğaziçi'nin kışın bile bir gezinti yeri olduğu söz konusu edilir. Kuruçeşme ve Arnavutköy'e uğrayan Şirket-i Hayriye vapurları özellikle fırtınalı ve sisli havalarda işleyemiyor veya gecikmeli çalışıyorlardı. Kuruçeşme ve Arnavutköy halkı, bu sıkıntıların aşılması amacıyla atlı tramvayın semtlerine uzatılmasını istemekteydi.[54] Bu talep Tramvay Şirketi'ne iletildiği hâlde hattın uzatılması o dönemde gerçekleşmedi.[55]

28 Temmuz 1881'de Tramvay Şirketi'yle yapılan yeni sözleşme ile şirketin adı "Dersaadet Tramvay Şirketi" oldu ve imtiyazı 36,5 sene uzatılarak üç yeni hattın daha inşası kararlaştırıldı.[56] Bunlardan sadece Galata-Şişli hattı gerçekleştirilebildi ve atlı tramvay Beyoğlu'na da işlemeye başladı. 1883'te açılan bu hat Yüksekkaldırım'ın başından hareketle Voyvoda Sokağı, Şişhane, 6. Belediye Dairesi, Tepebaşı Kabristan Sokağı, İngiliz Konsolosluğu, Cadde-i Kebir (İstiklal Caddesi), Taksim, Pangaltı, Şişli istikametini takip etmekteydi. Beyoğlu'nun eğlence hayatı tramvayla birlikte daha da hareketlendi. 1900 yılında Tramvay Şirketi'yle o yılların gözde eğlence mekânı olan Taksim Bahçesi arasında yapılan anlaşma ile Şişli-Taksim ve 6. Daire-Taksim hatları yolcularının biletlerini göstererek bahçeye bedava girebilmesine imkân tanındı.[57]

Banliyö Trenleri

İstanbul'da şehir içi ulaşımının bir unsuru da trenlerdi. Rumeli Demiryolları adı verilen ve İstanbul'u Balkanlarla Avrupa'ya bağlayan hattın şehir içinden geçen kısımları banliyö hattı olarak kullanılmıştı. 17 Nisan 1869'da Avusturyalı banker Baron Hirsch'le sözleşmesi yapılan ve 7 Ekim 1869'da imtiyaz fermanı çıkmış olan Rumeli Demiryolları'nın İstanbul-Edirne kısmının inşasına 4 Haziran 1870'te başlandı. Yapımı tamamlanan 15 km uzunluğundaki Yedikule-Küçükçekmece bölümü, 4 Ocak 1871'de kalabalık bir davetli topluluğunun katılımıyla gerçekleşen bir törenle açıldı ve ertesi günden itibaren yolcu nakline başlandı. Tarifeye göre günde karşılıklı beş sefer yapılmaktaydı. İstasyonlar sırasıyla Yedikule, Bakırköy, Yeşilköy ve Küçükçekmece'ydi. İlk defa görüp binme fırsatı bulduğu trene büyük ilgi gösteren İstanbul halkı Marmara Denizi kıyısında ev almaya ve trenle işine gidip gelmeye başlamış; böylece yeni bir yaşama biçimi ve yeni tüketim kalıpları ortaya çıkmıştı. Fakat bir süre sonra ilk istasyon olan Yedikule'nin şehir merkezine uzaklığı şikâyet konusu olmuş ve bu mesafeyi yürümek zorunda kalan yolcular hattın Sirkeci'ye uzatılmasını talep etmişlerdi. Fakat bunun için demiryolunun Topkapı Sarayı bahçesinden geçmesi gerekiyordu.

Demiryolunun saray bahçesinden geçme ihtimali kamuoyunda yoğun bir tartışma başlattı. Muhafazakârlar, yabancı bir şirketin saray bahçesinden tren geçirmesini yadırgayıp projeye karşı çıkmakta; konuya çevre açısından yaklaşanlar, Sarayburnu gibi eşsiz bir güzelliğin bozulmasını doğru bulmamakta, demiryolunun şehri gürültü ve dumana boğacağını iddia etmekte ve inşaat çalışmalarının güzergâh üzerindeki birçok tarihî

54 BOA, DH.MKT, 1343/65.

55 Kuruçeşme ve Arnavutköy'ün tramvaya kavuşması 1914 yılında gerçekleşen elektriklendirme faaliyeti sonucu olacaktır. Üsküdar ise bu konuda daha şanssız çıkmış ve bu semtte tramvayın işlemesini görmek için 1928 yılına kadar beklemek gerekmiştir. 1930'ların başında ise Haydarpaşa ve Kadıköy ciheti tramvayları işlemeye başlamıştır.

56 Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye,* İstanbul 1995, c. 5, s. 2418-2429.

57 R. Sertaç Kayserilioğlu, *Dersaadet'ten İstanbul'a Tramvay,* İstanbul 1998, c. 1, s. 115.



14- 1301 (1883-1884) tarihli tramvay ve demiryolu hattı ile tünel, dere ve umumi yolları gösteren İstanbul haritası (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

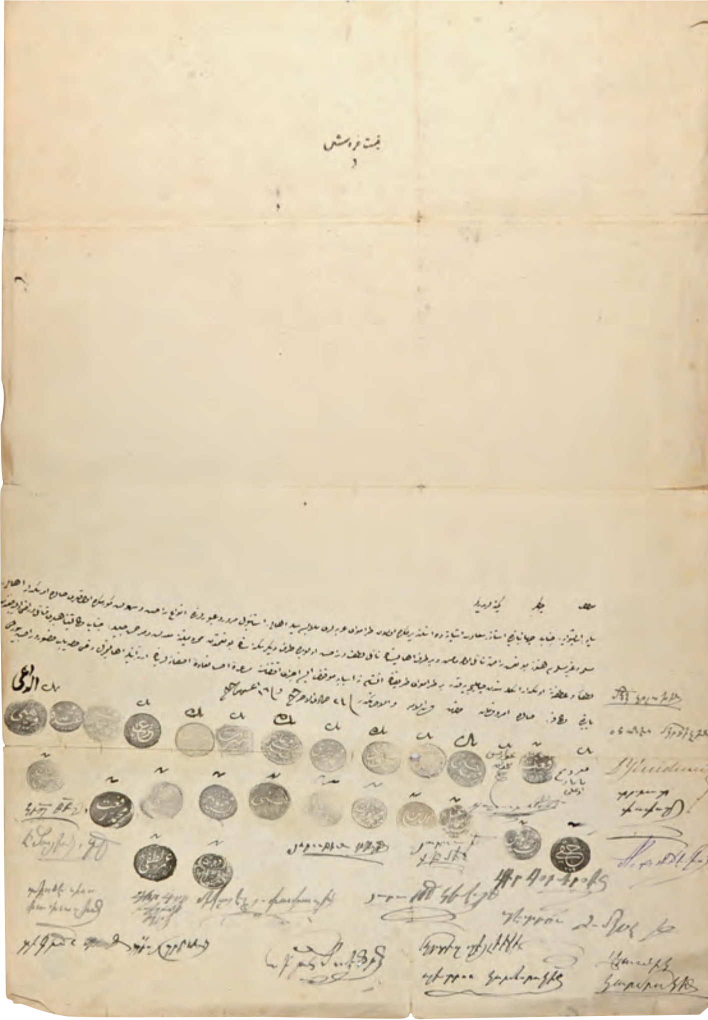


esere zarar vereceğini belirtmekteydi. Konuya ticari açıdan bakan Tramvay Şirketi de, Yedikule ile Sirkeci arasında yapılacak bir demiryolunun kendi yolcularını ve dolayısıyla gelirlerini azaltacağı düşüncesinden hareketle hattın Sirkeci'ye uzatılmasına karşı çıkmaktaydı. Demiryolu yapımını baştan beri destekleyen Sadrazam Ali Paşa, bir komisyon toplayarak konuyu görüştü. Özellikle Mütercim Rüşdü Paşa ile eski Serasker Rıza Paşa'nın hattın Sirkeci'ye uzatılmasına yaptıkları şiddetli muhalefet yüzünden komisyondan bir karar çıkmaması üzerine konu, bahçenin asıl sahibi olarak nitelendirilen Sultan Abdülaziz'e götürüldü.

Sultan Abdülaziz, demiryolunun saray bahçesinden geçmesine izin vermenin ötesinde "Memleketime demiryolu yapılsın da isterse sırtımdan geçsin, razıyım." demek suretiyle tartışmalara nokta koydu. Bunun üzerine yapımına başlanan Sirkeci-Yedikule hattı 21 Temmuz 1872 tarihinde hizmete girdi. Bu tarihten itibaren tren Sirkeci'den Küçükçekmece'ye gidip gelmeye başladı. Demiryolu şirketi Sirkeci'de yeni bir gar yapmak yerine o bölgede bulunan beş-altı evi istasyon olarak kullandı. Hâlihazırda Sirkeci'de bulunan gar 1890 yılında yapıldı. Bu arada Anadolu yakasında 1871 Ağustos'unda yapımına başlanan Haydarpaşa-İzmit Demiryolu 3 Mayıs 1873'te tamamlandı. Bu şekilde İstanbul'un Anadolu yakası da banliyö trenine kavuşmuş oldu ve trenler Haydarpaşa-Pendik arasında düzenli seferler yapmaya başladı. İstanbullular hayatlarına giren tramvay ve demiryolunu benimsedi; ulaşım bu sayede, kolay, ucuz, hızlı ve güvenli bir hâle geldi ve insanlar daha çok seyahat etme imkânına kavuştu.

Dünyanın İkinci Metrosu: Tünel

Henri Gavand adlı bir Fransız mühendis 1867'de turistik bir gezi için geldiği İstanbul'da, Galata ile Beyoğlu arasında çok sayıda insanın gidip geldiğini gözlemledi. Gerçekten de o dönemde Galata önemli bir mali ve ticari merkez; Beyoğlu da hareketli ve cazip bir eğlence yeriydi. İnsanlar Galata'dan Beyoğlu'na çıkmak veya Beyoğlu'ndan Galata'ya inmek istediklerinde bu iki merkezi birbirine bağlayan dik, bakımsız ve yorucu bir yol olan Yüksekkaldırım'dan geçmek mecburiyetindeydi. Gavand'a göre bu iki merkez arasında günde ortalama 40.000 kişi gidip gelmekte ve Yüksekkaldırım bu yoğunluğu taşıyamamaktaydı. %24 eğimli olan ve genişliği 4 ila 6 m arasında değişen Yüksekkaldırım Caddesi'nin yaya trafiği güç ve yorucuydu. İnsanları bu yokuşu inip çıkmaktan kurtaracak bir yöntem arayan Gavand, Galata ile Beyoğlu'nu yer altından yapılacak bir demiryolu (Tünel) ile birleştirmeyi ve



15- Avrupa yakasında tramvay ulaşımının başlamasından sonra kendi bölgelerine de tramvay isteyen Üsküdarlıların arzuhali (BOA, ŞD, nr. 678/24)

böylece insan ve eşya naklini kolaylaştırmayı sağlayacak bir projeyi gündeme getirdi. Bu proje, halka önemli kolaylıklar getireceği gibi, kendisi de bu sayede kazanç elde edecekti.

Bu düşüncesini hayata geçirmek amacıyla Bâbıâli'ye başvuran Gavand, Galata ile Beyoğlu'nu inşa edeceği bir tünelle birbirine bağlamayı, tünel içine ray döşeyip sabit bir buharlı makinenin halatlar vasıtasıyla çekeceği vagonlarla yolcu ve eşya taşımayı taahhüt etti. Tünel'in Galata girişine yapılacak istasyon Yenicami Sokağı'nda Karaköy Köprüsü'ne mümkün olan en yakın noktada kurulacak; Beyoğlu istasyonu ise Galata Mevlevîhanesi karşısında, Teke Kabristanı yanında yapılacak ve tünel 42 yıl işletildikten sonra devlete bırakılacaktı. Gavand'ın bu proje için devletten hiçbir talebi yoktu; yani tam anlamıyla bir yap-işlet-devret modeli önermekteydi. Neticede 10 Haziran 1869 tarihli fermanla imtiyaz Gavand'a verildi. Hemen işe girişen Henri Gavand, Fransa'dan yeterli maddi destek alamadı. Bunun üzerine bir İngiliz şirketi oluşturarak çalışmaları başlattı. İstimlakten kaynaklanan pek çok sorunu aştıktan sonra 1874 yılı sonunda Tünel'i hizmete sokacak konuma getirdi. Kasım ve Aralık aylarında deneme seferleri yapıldı. Bu arada İngiliz şirketi Gavand'ı devreden çıkartarak Tünel'in tek hâkimi konumuna geldi. Tünel'in açılışı 17 Ocak 1875 tarihinde büyük bir törenle yapıldı. Fakat projenin mimarı olan ve şirket tarafından dışlanıp gücendirilen Gavand bu törende yer almadı. Tren, birinci ve ikinci mevki olarak düzenlenip ışıklandırılmış olan iki vagondan oluşuyordu. Ön vagonda hayvan, eşya ve arabalara tahsis edilmiş bir platform mevcuttu. 18-31 Ocak arasındaki 14 günde 75.000; Şubat'ta 111.000, Nisan'da ise 127.000 yolcu taşıyan şirket, fiyatlarda indirim yapınca Haziran'da yolcu sayısı 225.000'e yükseldi.

İstanbul'un iki önemli merkezi olan Galata ve Beyoğlu'nu birbirine bağlayan Tünel, dünyanın ikinci metrosuydu. Boyu 555,8, çapı 6,7, yüksekliği 4,9 ve Tünel'in içinden geçen demiryolunun uzunluğu ise 626 m'dir. Çift hat olarak yapılmış olan demiryolunun profili düz değildir. Galata tarafının başlangıcında hafif bir rampa vardır. Bunun nedeni vagonların daha sonraki yokuşu aşabilmeleri için yeterli hızı kazanmalarını sağlamak olup trenler yol değiştirmeden aynı hat üzerinde gidip geldikleri için çarpışma ihtimalleri yoktu. Tünelde olabilecek tek kaza çeşidi, kablo kopmasıdır. Bunun için de çift fren sistemi uygulanan vagonlar Beyoğlu'nda bulunan sabit buharlı bir makine tarafından hareket ettirilmektedir. İnşaat, toplam 4.125.554 franka mal oldu.[58]

Elektrikli Tramvaylar

Hükümet, 1912 Balkan Savaşı'nda asker ve mühimmat taşımakta kullanmak amacıyla Tramvay Şirketi'nin elindeki atlara el koydu. Bunun anlamı bir daha İstanbul caddelerinde atlı tramvayların görülmeyeceğiydi. Tramvay Şirketi ile yapılan 19 Ocak 1911 tarihli sözleşme gereğince İstanbul'da artık elektrikli tramvaylar işleyecekti. Böylece köprüden de geçecek olan tramvaylar aracılığıyla Eminönü'yle Galata'nın doğrudan bağlantısı kurulacağı gibi, Eminönü'nden kalkan bir tramvay Ortaköy, Bebek, Beyoğlu, Şişli gibi değişik semtlere doğrudan ulaşabilecekti. Beyazıt ve Aksaray yönüne giden tramvayların da ilk durağı olan Eminönü, bu şekilde bir nevi raylı sistem ulaşımının merkezi konumunu kazanıyordu. Elektrikli tramvaylar 25 Ocak 1914'te köprü üzerinde yapılan bir törenle hizmete girdi. Törende

58 Tünel hakkında geniş bilgi için bkz. Vahdettin Engin, *Tünel,* İstanbul 2000.



16- Elektrikli tramvay hattının açılışı münasebetiyle kesilen kurbanlar

konuşan Şehremini Vekili Bedri Bey, “Artık yokuşlarda değiştirilen atlar, nefir çalarak koşan vardacılar, sürücülerin kırbaç şıkırtıları tarihe karışıyor. Bugünden itibaren asri, güzel tramvaylara kavuşuyoruz.” demişti. Karaköy’den Eminönü’ne geçmek için hareket eden bu ilk tramvay sadece elektriğe duyulan hasreti bitirmekle kalmamış, köprü ile tramvayı da buluşturmuştu. Halk, yürüyüş süratinde giden tramvayın yanında yürüyerek köprüyü geçmiş ve büyük bir coşku içinde âdeta tramvaya kortej yapmıştı.[59]

1914 yılı başında Silahtarağa Elektrik Fabrikası’nın işlemeye başlamasıyla diğer tramvay hatları da peyderpey çalışmaya başladı. Yeni inşa edilen elektrikli tramvayların işleyeceği hatlar ve numaraları şöyleydi:[60] 10 numara, Tünel-Şişli (Tünel-Taksim-Şişli); 11, Tünel-Tatavla (Tünel-Taksim-Tatavla); 12, Fatih-Harbiye (Fatih, Beyazıt, Ayasofya, Sirkeci, Yeniköprü, Taksim, Harbiye); 14, Tünel-Maçka (Tünel, Taksim, Maçka);[61] 15, Taksim-Sirkeci (Taksim, Yeni Köprü, Sirkeci); 22, Eminönü-Bebek (Eminönü, Dolmabahçe, Ortaköy, Arnavutköy, Bebek); 23, Aksaray-Ortaköy (Aksaray, Beyazıt, Ayasofya, Sirkeci, Yeniköprü, Dolmabahçe, Beşiktaş, Ortaköy); 32, Eminönü-Topkapı (Eminönü, Sirkeci, Ayasofya, Beyazıt, Aksaray, Topkapı); 33, Eminönü-Yedikule (Eminönü, Sirkeci, Ayasofya, Beyazıt, Aksaray, Samatya, Yedikule); 34, Beşiktaş-Fatih (Beşiktaş, Ortaköy, Dolmabahçe, Yeniköprü, Sirkeci, Ayasofya, Beyazıt, Şehzadebaşı, Fatih); 35, Topkapı-Beyazıt (Topkapı, Aksaray, Beyazıt); 36, Yedikule-Beyazıt (Yedikule, Samatya, Aksaray, Beyazıt).

Elektrikli tramvaylar atlı olanlara göre daha süratli olduğu için halk alışıncaya kadar pek çok kaza meydana geldi.[62] Şişli-Tünel hattında sadece Ocak ayında 9 kaza meydana gelmesi bunun bir göstergesi sayılabilir. Bu kazalar bazen yaralanma ve çoğu kere de maddi hasarla sonuçlanıyordu. Ocak 1914 sonrasında açılan yeni hatlar Beyoğlu’nun tramvay trafiğini daha da artırdı. Beyazıt ve Sirkeci’den Maçka’ya, Aksaray ve Fatih’ten Harbiye’ye, Tünel’den Şişli’ye, Sirkeci’den Mecidiyeköy’e, Eminönü’nden Kurtuluş’a giden tramvaylar, İstanbul’un

59 R. Sertaç Kayserilioğlu, *Dersaadet’ten İstanbul’a Tramvay,* İstanbul 1999, c. 2, s. 38.

60 *Ameli Elektrik Dergisi,* Aralık 1927, s. 156-157; Kayserilioğlu, *Dersaadet’ten İstanbul’a,* c. 2, s. 50.

61 Maçka hattı savaş şartlarının getirdiği olumsuzluklar yüzünden gecikerek faaliyete geçmiştir.

62 Söz konusu kazalar için bkz. BOA, ŞD, 510/8.



17- Şişli-Taksim tramvay hattı

eğlence, moda ve alışveriş merkezi olan Beyoğlu'nun içinden, İstiklal Caddesi'nden geçerlerdi. Kravat takmayanların giremediği İstiklal Caddesi'nin, üzerinde dolaşan insanları gibi ışıl ışıl olduğu o günlerde, renk renk, sıra sıra, tekli ya da çiftli tramvaylar o pırıltılar içine apayrı bir güzellik katar; âdeta yürüyen bir kent mobilyası edasıyla çan çan sesleri içinde Beyoğlu'nu geçerlerdi.[63]

Tramvaylardaki İzdiham

Atlı tramvaylarda olduğu gibi, elektrikli tramvaylarda da yolcuların en çok şikâyet ettiği konu izdihamdı. Bu şikâyetler sık sık gazete sayfalarına yansırdı. Mesela, 1918'de *Âti* gazetesinin bir okuyucusu tramvaylardaki kalabalık ve sıkışıklıktan şikâyet edip çözüm olarak biletlere zam yapılmasını önerir:

> Tramvaylarda izdiham pek fena bir şey. Pisliklerin yayılmasına yol açıyor. Halkımız da yaya yürümemeye alıştı. Küçücük bir yol için tramvaya biniyor. Binaenaleyh halkın kısa mesafelerde tramvaya binmelerini men için tramvay biletleri ücretine zam yapmalı. Fakat zam sözünden ürkmeyiniz. Yapılacak zamdan elde edilecek gelir sadece Sıhhiye Müdüriyet-i Umumiyesi'ne bırakılmalı. Böylece bulaşıcı hastalıklara karşı yapılan mücadeleye kaynak yaratılmış olur. Hem de halk, ücretler pahalı olduğu için kısa mesafelerde tramvaya binmez ve izdiham azalır. Bu iki şey de genel sağlığa hizmet edecektir.[64]

Diğer bir yakınma konusu da ramazanda gece seferlerinin yapılmamasıydı. İnsanlar gazetelere gönderdikleri mektuplarla Tramvay Şirketi'nin bu tavrını eleştirmekteydi.[65]

Gazetenin ele aldığı bir konu da kadınların tramvayla seyahati meselesiydi. Tramvaylarda kadınlarla erkekler ayrı yerlerde seyahat etmeleri gerektiği hâlde şirket bazen kadın yolcuların azlığını gerekçe göstererek erkekleri kadınlar tarafına almaktaydı. *Âti* gazetesi bu sorunu gündeme getirerek eleştirir:

> Kadınlarımızdan, son zamanlarda tramvaylarda vatmanların yanına kadınların bindirilmesinden şikâyet eden birçok mektup alıyoruz. Vatmanların kadınlara pek ziyada kötü muamele ettikleri ve hatta bazen edepsizce tecavüzlerde bulundukları çeşitli örneklerle ortaya konuyor. Bunlardan bir tanesini, vatmanların ne kadar edepsiz surette Müslüman kadınlara hakarette bulunduklarına örnek olmak üzere aşağıda yayınlıyoruz: "Geçenlerde karımla beraber Eminönü'nden Fatih'e gitmek üzere tramvaya bindik. Karım tramvaydaki izdihamdan dolayı vatmanın yanında durmaya mecbur oldu. Tramvay Sultanahmet'e geldiği zaman karımın tramvaydan

63 Kayserilioğlu, *Dersaadet'ten İstanbul'a*, c. 2, s. 197.

64 *Âti,* 29 Nisan 1918.

65 *Âti,* 12 Haziran 1918.

indiğini gördüm. Hemen ben de atlayarak burada niçin indiğini sordum. Cevaben, vatman tarafından yapılan ve bu satırlarda zikri mümkün olmayacak kadar ağır bir azarlamadan söz etti. Hanımlarımıza karşı daima vaki olan bu gibi saldırı ve azarlamalar engellenemez mi? Mesela kadınları arabaların arka tarafına geçirmek kabil değil mi? Buna bir nihayet verilmesi için neşriyatta bulunmanızı rica ederim." Bütün bu şikâyetlerden çıkan sonuç: Kadınların vatmanlar yanındaki yeri arabaların arka tarafına nakledilmelidir. Kadınlar arabaların arka tarafına, erkekler ön tarafına nakledilirse her türlü münasebetsiz hâller men edilmiş olur.[66]

Tramvaylar hakkında genellikle şikâyetler yoğun olduğu hâlde, bazen de tramvay çalışanlarını anlamaya ve onların hakkını vermeye yönelik yazılar da çıkıyordu. Böyle bir yazıda tramvay çalışanları için şunlar yazılmıştı:

> Tramvay vatmanları, özellikle kondüktörleri şayan-ı merhamet ve ekseriyetle namuslu, himayeye muhtaç insanlardır. Şafaktan evvel uyanırlar, gece yarısına yakın bir zamana kadar, ayaküstünde, kalabalık arasında, bazen de tahriklere hedef olarak vazifelerini ifa ederler. Yahut etmek isterler. Bunların maaşı cüzidir. Hayat kendileri için bir eziyet silsilesinden ibarettir. Özellikle yeni kondüktörler henüz çocuktur. Bunlar biyolojik ihtiyaçlar içinde kıvranırlar. Vücutları layıkıyla gelişemez. Buna bir de halk ile tam manasıyla, temastan hâsıl olmuş pisliği, kirliliği, tozları, mikropları da ilave ediniz. Bunlar yıkanmaya ne fırsat bulurlar ne de imkân. Sabun pek pahalı, su yok, hele sıcak su zümrüdü anka kuşu gibi bir şey. Şu mübarek şirket vatmanlara, kondüktörlere sevabına her ay yarım kalıp sabun verse acaba bütçesi pek çok zarar görür mü? Bir de diğer bir temennimiz var. Hatların başında bu zavallılar için alelacele bir banyo hazırlansa, beş altı tanesine bir soba, bir duş sifonu kâfi gelir. Bu suretle birçok vatmanın belki hayatı kurtulmuş olur. Böyle birkaç banyo ihdası büyük külfetler gerektirmez. En fazla bin beş yüz lira ile bu yapılır. Şirket müstahdemlerine bu kadar hizmet etmezse memlekete olan alakadarlığı ispat edilebilir mi?[67]

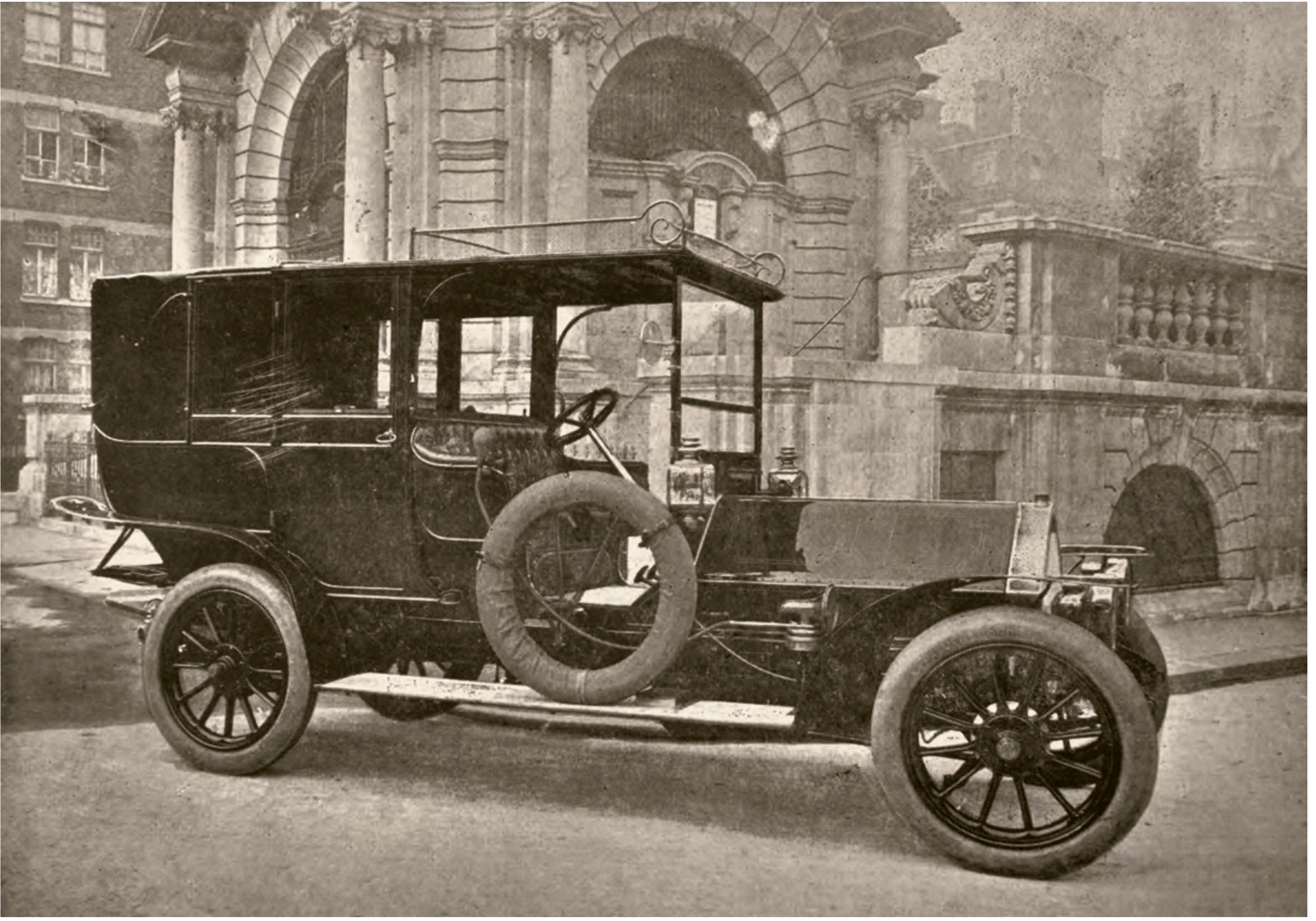
I. Dünya Savaşı süresince (1914-1918) tramvay seferleri aksamalarla da olsa devam etti. Seferleri aksatan en önemli problem kömür sıkıntısı dolayısıyla elektrik temininde çekilen güçlüktü. Bunun yanında savaş dolayısıyla uluslararası ulaşım yollarında gidiş gelişlerin sekteye uğraması, ticaret gemilerinin çalışmakta güçlük çekmeleri gibi sebepler, tramvaylar için yurt dışından gelecek malzemelerin İstanbul'a ulaşmasını engellemekteydi. Mesela savaştan önce Almanya'ya sipariş edilen vagonların bir kısmı hâlâ getirilememişti. Bu gibi durumlarda yolcusu az olan hatların seferlerine ara verilmekte ve buralardaki vagon ve teçhizat yoğun hatlara aktarılmaktaydı. Örneğin, Kocamustafapaşa ve Yedikule tramvaylarının seferlerine böyle durumlarda ara verilirdi.[68] Bazı hatlarda da durak sayısı azaltılarak yolcu izdihamı önlenmeye çalışılırdı. Mesela Kabataş-Karaköy arasındaki Fındıklı durağı kaldırılarak sadece Meclis-i Mebusan durağında yolcu alınıp indirilmeye başlamıştı.[69] Zaman zaman da tramvay çalışma saatleri azaltıldı. Ancak, Mondros Mütarekesi'nden sonra savaşın sona ermesi ve birtakım malların kolay temin edilebilir hâle gelmesiyle tramvay seferleri de giderek düzene girdi.

Otomobil İstanbul'da

Otomobil, kendi kendine hareket eden anlamını taşıyan araç demektir. Buhar gücünün keşfinden sonra birçok mühendis, atlar tarafından çekilen arabalara motor takarak arabanın kendi kendine hareketini sağlamaya yönelik çalışmalar yaptı. Önceleri buharla çalışan motorlara sahip olan otomobillerde daha sonra benzinli motorlar kullanıldı. Fransız mühendis Cugnot, buharlı otomobili ilk kez 1771'de üç tekerlekli bir araba üzerinde denedi. Daha sonra İngiltere'de 1821'de Griffith, 1824'te Hill ve 1831'de de Hancook buharlı posta arabalarını yaptı. Lokomotifler için kullanışlı olan buhar motorunun, hafif ve kolaylıkla manevra yapabilecek taşıtlara elverişli olmadığı anlaşıldı. Bunun üzerine yeni arayışlara gidildi. 1890'lı yıllarda Almanya'da Daimler ve Benz; Fransa'da Peugeot, Panhard ve Levassor; İtalya'da Bernardi ve Lanza; ABD'de Duryea ve Ford ilk otomobil örneklerini ürettiler. Bunlar dış görünüş olarak atsız faytonlara benziyorlardı.

Avrupa'nın büyük şehirlerinde görülmeye başlanan otomobil bir süre sonra İstanbul'a da geldi. Osmanlı arşivlerinden tespit edebildiğimize göre, İstanbul'a gelen ilk otomobil, Reji İdaresi'nin ısmarlayıp Messagerie Kumpanyası vapuru vasıtasıyla 1904 Eylül'ünde İstanbul Limanı'na getirttiği otomobildi. Bu araç üç sandık içerisinde ve monte edilmemiş bir şekilde getirtildi. Daha önce böyle bir şey görmemiş olan ve hayli şaşıran

66 *Âti*, 20 Haziran 1918.
67 *Âti*, 31 Mayıs 1918.
68 *Âti*, 26 Mayıs 1918.
69 *Âti*, 21 Nisan 1918.



18- İstanbul'da bir otomobil

gümrük memurları, aracı getiren kişiden bunun gazla çalışan bir otomobil olduğunu öğrendiler. Bunun üzerine gümrükçüler de araca, kendi kendine hareket eden anlamında "zâtü'l-hareke" dediler. Fakat gümrük tarifelerinde otomobiller için uygulanacak bir prosedür olmadığı için memurlar araca giriş yaptırıp yaptırmama konusunda tereddüde düştüler. Konuyu değerlendiren hükümet, İstanbul sokaklarının otomobil işlemesine müsait olmadığı gerekçesiyle aracın geldiği yere iadesine karar verdi.

Bu yasaklamadan sonra bir süre İstanbul'a otomobil gelmedi. 1905'te Romanyalı Prens Bisko, otomobiliyle İstanbul'dan transit geçerek Avrupa'ya gidebilmek için izin istedi. Şehre otomobil girişi yasak olmasına rağmen geçişin transit olması sebebiyle Prens Bisko'ya izin verildi. Otomobil yasağı devam ederken bazı varlıklı aileler, bu ulaşım aracına duydukları hevesle gizlice İstanbul'a otomobil getirmekten geri kalmadı. Nitekim Sultan II. Abdülhamid'in Mayıs 1908'de bu konuya değindiği ve hükümeti uyardığı görülüyor. II. Abdülhamid, son zamanlarda bazı kişilerin İstanbul'a otomobil getirdiğini, bunların Şişli, Kâğıthane ve Üsküdar'da dolaşıp kazalara sebep olduklarını belirterek hükümetten tedbir almasını istedi. Padişahın ikazı üzerine konuyu değerlendiren hükümet, İstanbul'da yasağın devamına karar verdi. Şehir dışında ise otomobil kullanılabilirdi.

Otomobilin İstanbul'a kalıcı bir şekilde gelmesi 23 Temmuz 1908'de ilan edilen II. Meşrutiyet'ten sonra oldu. Bazı kaynaklarda İstanbul'a kullanma amacıyla ilk otomobili Basra Mebusu Züheyirzade Ahmed Paşa'nın getirdiği belirtilir. Ahmed Paşa bunun için II. Abdülhamid'den özel izin almıştı. Üstü açık ve kırmızı renkli bu otomobil saatte 20 km sürat yapabiliyordu. İstanbulluların otomobile tepkisi Avrupalıların gösterdiği gibi aşırı değildi. Bununla beraber insanların, o yılların ölçülerine göre süratle yollardan geçen otomobillerden ürkerek sağa sola kaçıştıkları da bir vakıadır. İbrahim

Alaattin Gövsa İstanbul'da ilk otomobili 1909 yılında gördüğünden söz eder. Gövsa, bununla ilgili "otomobil geçerken" başlıklı bir manzume de yazmıştı. Bu manzumenin iki beyti şöyledir:

Geçende caddede olmuştu aniden peyda
Bizim lisanda henüz ismi olmayan araba

Meşrutiyet'ten sonra otomobil konusunda bir esneklik gösterilmesi üzerine harekete geçen bazı girişimciler hükümete başvurarak İstanbul'da otomobil ile nakliye yapma imtiyazı almak istediler. Ancak, otomobil trafiğine yönelik kurallar henüz oluşturulmamıştı. Otomobilden alınacak vergiler ve halkın güvenliği gibi konular açıklığa kavuşturulmadan herhangi bir şirkete imtiyaz verilmedi. Ayrıca, otomobil işletme imtiyazını alanların ileride tramvay ve demiryolu inşasını engelleyebilecekleri de düşünülmüştü. İstanbul'da bulunan otomobil sayısı artmaya başladı. Otomobil, bir yandan resmî makam aracı olarak ve bir yandan da varlıklı kişiler tarafından da binek aracı olarak kullanılmaktaydı. 1908-1914 yılları arasındaki dönemde, çoğu resmî olmak üzere, İstanbul'da 100-150 otomobilin bulunduğu tahmin edilmektedir. Bunlar, Almanya, Fransa, İngiltere ve İtalya'dan getirtilmişlerdi. Henüz şoför kavramı ortada yoktu ve sürücülere, otomobil çarkçısı denilirdi.

Otomobilin çoğalması üzerine bazı tedbirler alındı ve 24 Aralık 1913 tarihli belediye zabıtasının görevlerine dair nizamnamede otomobille ilgili hususlara da yer verildi. Buna göre, otomobillerin motoru gürültüsüz çalışmalı, patlayıp yanma tehlikesi olmamalı ve gelip geçeni rahatsız edecek derecede duman ve pis koku çıkarmamalı; frenleri sağlam ve dik yokuşlarda aracın geri kaymasını engelleyecek vaziyette olmalıydı. Aksi takdirde otomobil seferden men edilecekti. Otomobillerde biri önde, diğeri arkada iki plaka olacak; plakalar siyah zemin üzerine kalın ve okunaklı beyaz yazıyla yazılacak ve geceleri ışıklandırılacaktı. Arabanın önünde sağda yeşil, solda beyaz iki fener bulunacak; göz kamaştırıp kazalara neden olmaması için şehir içinde büyük fener kullanılmayacaktı. Yük otomobilleri de, plaka ve ışıklandırma hususunda binek otomobillerinin şartlarında olacaktı. Her otomobilde, sesi en az 50 m mesafeden işitilecek tarzda bir düdük bulunacaktı. Garip sesler çıkaran düdüklerin kullanılması ve gereksiz düdük çalınması yasaktı. Ehliyeti olmayan otomobil, otobüs ve kamyon çarkçıları işten el çektirilecekti. Ticari otomobillerde fenerin yanında boş veya kiralanmış olduğunu gösteren bir tarafı beyaz diğeri kırmızı bir levhası olacak; müşteri bindiğinde levhanın kırmızı tarafı, boş olduğu zaman beyaz tarafı çevrilecekti.

Araba, bisiklet, otomobil ve otobüsler daima yolun sağ tarafını takip edecek; sokaktan caddeye çıkan araç, caddedeki araca yol verecekti. Otomobil çarkçıları duracakları zaman ya ellerini camdan çıkararak veyahut üç defa düdük çalarak arkadan gelenleri uyaracaktı. Önündeki arabayı geçmek isteyen, üç defa düdük çaldıktan sonra öndeki arabanın solundan geçip yine yolun sağ tarafını kullanmayı sürdürecekti. Yayaların geçmesine mahsus yerlerde yavaş gidilecek; otomobil ve diğer vasıtalar yaya kaldırımına çıkmayacaktı. Otomobiller bir sokaktan çıkıp diğer sokağa dönecekleri zaman yönlerini belirleyinceye kadar düdük çalmaya mecburdu. Otomobiller şehir içinde on, şehir dışında ise otuz km sürat yapabilirdi. Dar ve kalabalık yerlerde bu sürat at arabalarıyla eşit olacaktı. Şehir içinde belirlenen hızı aşanlar cezalandırılacaktı. Otomobiller ve diğer araçlar güneşin batışından sonra fener ve kandil yakacak; ticari arabalara yüklenen eşyanın yüksekliği ve eni insanlara, ağaçlara, bina ve dükkânlara zarar vermeyecek şekilde olacak; otomobil çarkçıları birbirlerine karşı kötü söz söylemeyecek ve polis işaret ettiği takdirde bütün araçlar duracak; durmayanlara önce ihtar cezası verilecek; tekrarı durumunda belgeleri ellerinden alınacaktı. Yayalar, kenara çekilip araçlara yol vereceklerdi.

İstanbul için yeni bir ulaşım aracı olan otomobil ve diğer taşıtların işleyişi bu düzenlemeyle bir sisteme oturtuldu ve ülkemizdeki ilk trafik kuralları oluşturuldu. Otomobillerle ilgili bir başka düzenleme de vergilerle ilgiliydi. Ticari otomobillerle motor gücü on iki beygire kadar olanlardan yılda altı; 12-20 arası beygir gücüne sahip olanlardan on; yirmi beygiri aşanlarla otobüs ve kamyonlardan on beş lira belediye vergisi alınacaktı. Özel ve yabancı uyruklu otomobillerden bu rakamların yüzde elli fazlası tahsil edilecekti. Resmî otomobiller vergiye tâbi değildi. Otomobiller Galata Köprüsü'nden geçerken ücret ödeyeceklerdi. Binek otomobiller iki, boş ticari otomobiller beş, yüklü olanlar ise yirmi kuruş verecekti. Bu arada köprüden sürekli olarak geçmek durumunda olan otomobiller için aylık yüz elli kuruş peşin ödeme karşılığında paso uygulaması vardı.[70] Bu şekilde İstanbulluların hayatına giren otomobil sayısı sonraki yıllarda daha da arttı.

70 Vahdettin Engin, *Cumhuriyet'in Aynası Osmanlı,* İstanbul 2010, s. 275-284.

KLASİK DÖNEM OSMANLI İSTANBUL'UNDA DENİZ ULAŞIMI

NEJDET ERTUĞ*

Ulaşım her dönemde toplumlar için büyük önem arz etmiş, sadece ekonomik değil sosyal ve kültürel gelişmelerde de birinci derecede rol oynamıştır. Farklı dönemlerde biri diğerinden daha ziyade kullanılmakla birlikte tarihî dönemlerin ulaşımı kara, deniz, nehir ve göller üzerinden sağlanırdı. Dünyanın en güzide kentlerinden biri olan İstanbul ise, nadide topoğrafik yapısıyla hem kara hem deniz ticaret ve ulaşımında tarihin her döneminde hareketli ve renkli bir merkez olmuştur. İstanbul'la deniz arasındaki tarihî ilişkinin çeşitli boyutlarda ve değişik duruşlarda görüntüsü şehrin tarihini ve biçimlenişini aksettirir. Deniz, dönemin karayollarının zor ve nispeten güvensiz oluşu sebebiyle daha rahat, hızlı ve vazgeçilemez bir ulaşım yoluydu. Osmanlı Devleti, askerî seferler dışında ticaret ve yolcu nakli amacıyla da denizyolunu kullandı. XIX. yüzyıldan önce, yolcular için müstakil seferler düzenlemekten ziyade ticari eşyanın yanında yolcu taşınması uygulaması yaygındı. Yakın mesafeler arasında ise sadece yolcu taşıma uygulaması vardı. Denizyolu taşımacılığı buharlı gemilerden önce küreklerle donatılmış yelkenli gemilerle yapılırdı. Büyük liman kentleri denizyolu güzergâhlarının merkezinde bulunurdu ki, bu merkezlerin en önemlilerinden birisi, uzak ve yakın pek çok sefere varış ve kalkış noktası olan İstanbul'du.

İstanbul konumu itibariyle sadece deniz ulaşımının değil, kara ulaşımının da ana merkezlerinden biriydi. Ancak etrafı denizlerle çevrili olan kentte ticaret hacmi açısından deniz ulaşımı ilk sırayı alırdı. Bunun nedeni, imparatorluk merkezi olarak büyük bir nüfus yoğunluğunu barındıran şehrin, kendi ihtiyaçlarını karşılayabilecek çeşitlilikte üretim kapasitesine sahip olmayışıydı. Dolayısıyla kentin iaşesinin temininde denizyollarının kullanımı zorunluydu ve her şeyden önce İstanbul, Haliç gibi büyük tonajlı gemilerin bile rahatça yükleme-boşaltma yapabildiği korunaklı bir limana sahipti. Fırtınalı havalarda ve düşman kuşatması gibi sebeplerle Boğazların kapalı olduğu zamanlarda fiyatlar artar ve kentte yaşam zorlaşırdı. Hatta İstanbul'un fethi öncesinde Boğaz hisarlarının yapılması Bizans'a hububat sevkiyatını önleme amacını da taşımaktaydı.[1]

Klasik dönemde derbent, menzil ve konaklama teşkilatı bulunmakla birlikte yolların nispi olarak az, yol şartlarının zorlu ve ulaşımın yavaş oluşu uzak seferler için deniz yolunun tercih edilmesinin önemli sebeplerindendi. Hacılar, karayolunun yanında İskenderiye ve Cidde limanlarına giden gemilere de rağbet ederlerdi. İstanbul merkezli bir deniz trafiğinin ana hatlarını çizmek gerekirse bu, İstanbul-Akdeniz, İstanbul-Afrika ve İstanbul-Karadeniz limanları şeklinde olur. Özellikle İstanbul-Karadeniz limanları hattı oldukça işlek olup çok sayıda gemi daimî olarak yük ve yolcu taşırdı. Osmanlı teknelerinin küçük olması sebebiyle uzak seferlerde yabancı gemiler de kullanılırdı. XVIII. yüzyılda yabancı gemilerden daha çok faydalanılmaya başlandı. Nitekim 1780'lerde Fransa'ya ait 150 gemi, yerlerini Rum kaptanların almasına yol açan İngiliz-Fransız harbine kadar Doğu Akdeniz'le Afrika limanları arasında taşımacılık yapmıştı. XIX. yüzyılda birçok alanda olduğu gibi taşımacılık sektöründe de yabancıların etkisi arttı. Devletin çeşitli önlemlerine rağmen, özellikle dış ticaretle ilgili deniz taşımacılığı alanında yabancıların üstünlüğünün önüne geçilememişti.

İstanbul liman ve iskelelerinin tarihçesi kentin coğrafi yapısının denizyollarının tercih edilmesinde esas faktörlerden biri olduğunu göstermektedir. İstanbul'un üçüncü jeolojik zamanda oluşan ve bugüne kadar gelen elverişli bir liman olma özelliği dördüncü zamanın üst katmanında Trakya-Bitinya kabuğunun alçalmasıyla meydana çıkmıştı. Bugünkü sahil şeridinin tarih

* Sakarya Üniversitesi

1 Halil İnalcık, *Fatih Devri Üzerinde Tetkikler ve Vesikalar I*, Ankara 1987, s. 121-122.

boyunca molozlarla doldurulmasıyla biraz daha birbirine yaklaştığı görülmekle birlikte hâlâ büyük gemilerin yanaşarak yük ve yolcu indirebileceği derinlikteki kıyıları azımsanamayacak uzunluktadır. MÖ VII. yüzyıldaki Yunan kolonizasyonu döneminden beri Avrupa'yla Asya arasındaki karayolunu kesen ve kolayca aşılabilen güvenli limanların bulunduğu Boğaz, İstanbul'un canlı bir ticaret merkezi olmasını sağlamıştı.[2] MÖ 660-658 yıllarında Megaralılar tarafından kurulan Byzantion'un belli başlı üç limanının olduğu, buralardan yapılan tahıl aktarımı ve Boğaz'dan geçişler sayesinde gelir elde edildiği bilinmektedir. IV. yüzyılın başlarında ise bugünkü Eminönü bölgesinde bulunan Prosforion Limanı'nda kentin ihtiyacı olan erzak ve tahılın depolandığı ambarlar vardı. Limanın hemen yanında eskiden beri gemi yapım ve onarım işleriyle ilgili zanaatların sürdürüldüğü Neorion Limanı yer alırdı; ayrıca, Balatkapı'da da bir liman vardı. 361-363 yıllarında kentin güneyinde Neorion'daki ticaretin bir kısmını üstlendiği ve donanma hizmetlerinin buraya kaydırıldığı düşünülen ve sonraları Kontoskalion denilen Iulianos Limanı'nın yapımına başlandı. Kontoskalion Limanı'nın bulunduğu güney tarafta ayrıca Boukoleon ve Theodosios limanları vardı. 469'da Beşiktaş'ta önemli bir liman kuruldu; ayrıca, Haliç'te, muhtemelen Tersane'nin bulunduğu yerde gemiler yapılırdı.[3] Şehrin bu hareketli görüntüsüne karşın fetihten önce daha ziyade suriçinde sıkışıp kalmış olan İstanbul'un surları dışında pek iskân yoktu. Boğaz'da ise ahalisinin balıkçılıkla geçindiği az sayıda yerleşim yeri vardı.[4] Fetihten sonra Bizans zamanında meskûn olmayan pek çok yerde mahalleler oluştu. Galata tarafı eskiden beri meskûn ve kalabalık bir yer olmakla birlikte burada da Türk mahalleleri kuruldu. Bunun dışında şehir yayılarak Tophane'de, Fındıklı'da ve Rumeli sahilinde de yeni iskân bölgeleri ve mahalleler teşekkül etti. Fetihten sonraki imar faaliyetlerinin ne denli hızlı olduğunu, 1459'da İstanbul, Eyüp, Galata ve Üsküdar kadılıklarının Molla Hüsrev'in şahsında tek bir kadılıkta toplanması göstermektedir.[5]

Böylece XV. asır sonlarından başlayarak İstanbul yerleşim alanlarını; surların içinde kalan ve İstanbul olarak isimlendirilen bölge, Galata, Haliç, Üsküdar,

2 Fetihten önce İstanbul limanları, kıyıları ve işleyişi hususunda bkz. Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, çev. Erol Özbek, İstanbul 1998, s. 1-42.

3 Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 6-12. İstanbul limanları için bkz. Mehmed Ziya, *İstanbul, Boğaziçi*, İstanbul 1336, c. 1, s. 472-486.

4 Semavi Eyice, *Bizans Devrinde Boğaziçi*, İstanbul 1976, s. 12.

5 Ekrem Hakkı Ayverdi, *Fatih Devri Sonlarında İstanbul Mahalleleri, Şehrin İskânı ve Nüfusu*, Ankara 1958, s. 4-5.



1- İstanbul Boğazı haritası (Allom)

Kadıköy ve Boğaziçi'nin köyleri oluştururdu. Ulaşımın en yoğun olduğu hatlar ise, doğal olarak idare merkezi olan saray ve civarına yakın iskelelerle yoğun ticaret hacmine sahip Bahçekapı'dan Unkapanı'na kadar olan yerlerdeki ve Galata bölgesindeki iskelelerdi. İstanbul Limanı'nın gemilerin yanaşabileceği derinlikte ve yükleme-boşaltmanın rahatlıkla yapılabilir bir durumda olması, buradaki ticaret hacmini artıran temel faktörlerden biriydi. Nitekim yabancı seyyahlar limanın bu özelliğinden hayranlıkla bahseder. XVI ve XVII. asırda Bahçekapı'dan Unkapanı'na kadar olan sahil, adalardan, Akdeniz'den ve İzmit'ten gelen gemilerle dolar;[6] Gümrükhane denilen bölgede gümrük vergileri tahsil olunurdu.[7] İstanbul'un işlek ve hareketli iskeleleri arasında çok sayıda kayık işlerdi.

6 Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 132, 143.

7 Hezarfen Hüseyin Efendi, *Telhisü'l-beyan fi Kavanin-i Al-i Osman*, haz. Sevim İlgürel, Ankara 1998, s. 54.



2- II. Osman'ın saltanat kayığı (Nâdirî, *Şehnâme*)

Bahçekapı civarı ana iskele konumunda olup burada Haliç'e ve Boğaz'a işleyen kayıkların iskeleleri vardı. XVII. asırda Bahçekapı civarındaki iskeleler gidilecek yerlere göre sıralanırdı. Meydan İskelesi denilen ve saraya odun getiren kayıkların bulunduğu iskelenin ilerisinde Üsküdar'a ve Bursa sahillerine; biraz daha ileride ise Galata'dan Tophane'ye kadar olan mahallere işleyen kayıkların bulunduğu iskeleler yer alırdı. Balıkpazarı'nda üç iskele olup birinde karşı yakaya sefer yapan ve diğerlerinde de köylere giden kayıklar işlerdi. Daha ilerde ise, Hasköy ve Balat'a ve sonra Mihaliç, Bandırma ve İzmir'e sefer yapan kayıkların yanaştığı iskeleler vardı.[8] Bu asırda en büyük iskelenin Tophane İskelesi olduğu söylenir.[9] 1595'te Türkiye'yi ziyaret eden İngiliz seyyahı Moryson, Tophane İskelesi'nin su üzerinden en önemli geçiş yolu olduğunu belirtir.[10] XVIII ve XIX. asırlar için de durum hemen hemen aynıdır. Han, pazar ve bedesten olmasına rağmen Galata halkının büyük alışverişlerini İstanbul'da yapması[11] ve Üsküdarlıların da İstanbul'a gelip gitmeye ihtiyaçları olduğunun belgelere yansıması, şehirde sürekli bir dolaşım olduğuna ve Bahçekapı iskelelerinin işlekliğine işaret eder. 1760 senesinde büyük çoğunluğu İstanbul'da çalışan ve her gün işe gidip gelmek zorunda olan Arnavutköy ve Kuruçeşme ahalisinin pazar kayığı inşası için izin istemeleri, İstanbul'un merkeziyle civarı arasındaki zorunlu ulaşımın gerekliliğini gösterir.[12]

Ulaşımın sağlandığı yerler, doğal olarak şehrin en hareketli bölgeleriydi. Bunlardan biri olan Galata bölgesi fetihten önce de Cenevizlilerin ikamet ettiği ve deniz ticaretinin yoğun olduğu bir yerdi.[13] XVI. asırda da durum aynıydı ve İstanbul ile Galata arasındaki en kolay ulaşım vasıtası ise yine peremelerdi.[14] Bu bölge aynı zamanda Kanunî Sultan Süleyman'dan beri farklı milletlerin ikamet ettiği diplomatik bir merkezdi.[15] Meyhanelerle Tersane'nin eskiden beri burada olması hareketliliğin diğer bir sebebiydi.[16] Nitekim, İstanbul'un fethinden sonra Kadırga Limanı bir müddet Tersane olarak kullanılmış; daha sonra Haliç'in Aynalıkavak semtinde birkaç gözden ibaret ilk Galata Tersanesi inşa edilmiş ve Yavuz Sultan Selim'in saltanatında ise bu tersanenin 300 göz olarak yapılması tasarlanmıştı. XVI. asırda Tersane'nin müştemilatının Azapkapı'dan

8 Eremya Çelebi Kömürcüyan, *İstanbul Tarihi, XVII. Asırda İstanbul*, çev. Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1952, s. 16.

9 Kömürcüyan, *İstanbul Tarihi*, s. 43.

10 Tülay Reyhanlı, *İngiliz Gezginlerine Göre XVI. Yüzyılda İstanbul'da Hayat*, Ankara 1983, s. 27, 43.

11 P. G. İncicyan, *18. Asırda İstanbul*, çev. Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1976, s. 102.

12 Nejdet Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar*, Ankara 2001, s. 225.

13 Bir İspanyol seyyahı "Reis ve gemici, deniz adamlarının hepsi Galata'da yaşar... Galata kasabası dört bin hanelik. Bütün Venedikli ve Floransalı bezirgânlar burada oturuyorlar. Bin hane kadar olsalar gerek." şeklinde Galata'yı tasvir etmektedir (*Türkiye'nin Dört Yılı 1552-1556*, Manuel Serrano Y. Sanz'ın 1905'te neşrettiği el yazmasından çev. A. Kurutluoğlu, İstanbul, ts.).

14 Nicolas de Nicolay, *The Nauigations into Turkie*, London 1585, faksimile yayını, Amsterdam 1968, s. 46b.

15 Nicolay, *The Nauigations*, s. 65a.

16 Reyhanlı, *İngiliz Gezginlerine Göre XVI. Yüzyılda İstanbul'da Hayat*, s. 43.

Hasköy'e kadar uzandığı görülmektedir.[17] Coğrafi ve fiziki konumun zorunlu bir neticesi olarak ticari faaliyetler daha ziyade bu bölgelerde yer almaktaydı. İstanbul iskelelerinin en kalabalık ve en büyüklerinin Tophane ve Bahçekapı, yani Tophane ve Haliç liman girişi iskeleleri olduğu gravür ve resimlerden anlaşılmaktadır.[18] Eyüp semti, Eyüp Sultan Türbesi'ni barındırdığı için sosyal açıdan ayrı bir öneme sahipti. İnsanlar, padişahların ve yüksek bürokrat kesimin çok önem verdiği Eyüp Sultan Camii'nde Cuma namazı kılmak ve zaman zaman da adak adamak için İstanbul'un en uzak semtlerinden, hatta Üsküdar ve Boğaziçi'nden pazar kayıklarına binerek Eyüp'e gelirlerdi.[19] Türbenin bahçesi asırlarca Osmanlı kadınlarının buluşma yerlerinden biri oldu. Eyüp Bostanları da alışverişe gelen hanımların rağbet ettiği yerlerden biri olup buraya ulaşım aracı çoğunlukla kayıktı.[20]

Köprülere rağmen XIX. asrın sonlarında bile Haliç'in girişinde deniz trafiği yoğundu.[21] Askerî tesislerle kışlaların olduğu bölgeler de iskeleleri hareketlendirirdi. Bunun dışında, şehrin her bölgesinin farklı özelliklere sahip olması talebin de buna göre belirmesini sağlardı. Kayıkla gidilen iskelelerden bir kısmını mesire yerlerine yakın olanlar oluştururdu. XVI. asırdan bu yana bu amaçla kayıklar kiralandığı görülmekle beraber asıl ulaşım resmî veya gayriresmî ihtiyaçların karşılanması ve ürünlerin bölgelere dağıtılması gibi amaçlarda yoğunlaşır. Ticaret, resmî iş takibi, dinî veya gezinti amaçlı ziyaretler için kayık, o dönemde İstanbulluların vazgeçemeyeceği bir ulaşım aracıydı. Öte yandan, eski usulde yapılmadığı için kolayca devrilebilen peremelere halkın binemediğinden işlerin aksadığına dair şikâyetler mevcuttu.



3- III. Ahmed ve İstanbul ahalisi gemi ve kayıklarda 1730 şenliğini izlerken (Vehbî)

İskeleler

İstanbul tarihi boyunca iç hat iskeleleri denilebilecek deniz trafiğinin ana noktalarını Eminönü-Üsküdar, Eminönü-Galata (Karaköy), Eminönü-Mudanya hatları oluştururdu. Gelibolu ve İzmit güzergâhı da uzak iskeleler arasında yer alan, ancak kayıklarla gidilebilen hatlar arasındaydı.[22] XVIII. asır ortalarında Eyüp, Defterdar, Fener, Hasköy, Aynalıkavak, Kasımpaşa, Azapkapı, Balıkpazarı, Karaköy, Tophane, Beşiktaş, Yenikapı, Cibalikapısı, Kapanıdakik, Bahçekapı, Ahırkapı, Çatladıkapı, Kumkapı, Yenikapı (Langa), Samatya, Üsküdar ve Kadıköy ana iskelelerdi.[23] Bu iskeleler arasındaki ulaşım, XVI. asırdan son zamanlara kadar yoğunluğunu korudu. Boğaz'a, pazar kayıkları dışındaki kayıklar da çalışırdı; ancak, Rumeli tarafında Ortaköy, Anadolu tarafında ise İstavroz veya Beylerbeyi'nden sonra Kavaklar'a

17 İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Ankara 1992, s. 3-7. Tersane-i Amire için ayrıca bkz. Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 44-51.

18 Necla Arslan, *Gravür ve Seyahatnameler'de İstanbul*, İstanbul 1992, s. 48-54. İskeleler ve özellikle kayıklarla ilgili görüntüler için bkz. Çelik Gülersoy, *Kayıklar*, İstanbul 1983. Yine gemi minyatürleri için bkz. Ülker Erke, *Minyatürlerde Gemiler*, metin: Hasan Ali Göksoy, Ankara 1997.

19 Tursun Bey, *Târîh-i Ebü'l-Feth*, haz. Mertol Tulum, İstanbul 1977, s. 75.

20 Münevver Alp, "Eski Eyüb Sultan", *TFA,* 1963, c. 8, sy. 172, s. 3231-3235.

21 Edwin A. Grosvenor, *Constantinople*, Boston 1895, c. 1, s. 77-78.

22 Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlılarda Narh Müessesesi ve 1640 Tarihli Narh Defteri*, İstanbul 1983, s. 286.

23 Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı*, s. 212.



4- Boğaz'da beş çifte vüzera kayığı (Bartlett)

kadar iki tarafta yer alan iskelelere diğer kayıklarla gitmek pahalı ve tehlikeliydi. Yerleşimin seyrekliği de bu iskelelerin bulunduğu hatların ikinci dereceden oluşunun sebeplerinden biriydi.

1815 senesine ait bir bostancı siciline göre deniz ulaşımına esas olan İstanbul iskelelerinin sahillerdeki sıralanışı ana iskeleler italik olarak işaretlenerek toplu biçimde aşağıda verilmiştir:[24]

İstanbul Ağası İskelesi, Bursa ve Mudanya Kayıkları İskelesi, Ortaköy ve Beşiktaş İskelesi, Tophane ve Balıkpazarı iskeleleri, Karaköy İskelesi, Hasköy İskelesi, Duhan Gümrüğü Önü İskelesi, *Hasır İskelesi, Çardak İskelesi, Yemiş İskelesi,* Tulumba İskelesi, *Ayazmakapı İskelesi,* Tekfurdağı İskelesi, *Kapanıdakik İskelesi,* Balıkhane İskelesi, Tüfenkhane İskelesi, *Cibali İskelesi*, *Ayakapı İskelesi, Bab-ı Cedid İskelesi,* Aralık İskelesi, *Fener İskelesi, Balat İskelesi, Hasköy İskelesi,* Taşçılar İskelesi, *Arslan İskelesi, Ayvansaray İskelesi,* Çamur İskelesi, *Defterdar İskelesi,* Balçık İskelesi, *Eyüb Ensari İskelesi,* Yalı Hamamı İskelesi, *Sütlüce İskelesi,* Humbaracıyân Kışlası ve İskele, *Halıcıoğlu İskelesi,* Buzhane İskelesi, *Pîrî Paşa İskelesi,* Hamam İskelesi, Salhane İskelesi, Aralık İskelesi, Tersane Kethüdası Dairesi ve İskelesi, *Kasımpaşa İskelesi,* Meyyit İskelesi, *Azapkapı İskelesi,* Funda İskelesi, *Kürkçükapı İskelesi, Atik Yağkapanı İskelesi, Galata Balıkpazarı İskelesi, Karaköykapısı İskelesi, Kurşunlumahzen İskelesi, Mumhane İskelesi,* Eğrikapı İskelesi, Kireçkapısı İskelesi, Debbağhane İskelesi, Sirkeci İskelesi, *Tophane İskelesi,* Tophane Kebir İskelesi, Çavuşbaşı İskelesi, Aralık İskelesi, Yusufağa Mescidi, Aralık İskelesi, *Salıpazarı İskelesi,* Aralık İskelesi, Hamallar İskelesi, *Fındıklı İskelesi,* Aralık İskelesi, Karaabalı İskelesi, *Dolmabahçe İskelesi,* Hayrettin Paşa Medresesi ve Camii ve İskele, *Beşiktaş İskelesi,* Haraccıbaşı İskelesi, Aralık İskelesi, Kılıçalipaşa İskelesi, Yahyaefendi Deresi ve İskelesi, Aralık İskelesi, *Ortaköy İskelesi,* Koyun İskelesi, *Kuruçeşme İskelesi,* Aralık İskelesi, Kuyumcubaşı İskelesi, *Arnavutkaryesi İskelesi,* Aralık İskelesi, Sultan III. Ahmet Camii ve Çeşmesi ve İskelesi, Rumelihisarı Camii Önü İskelesi, Hisar Mektebi, Hamam ve İskele, Mekkîzade Sebili, Çeşme ve İskele, Çerkezbeyzade Rahmi Bey Kayıkhanesi, *Baltalimanı* Keresteci Dükkânı Önü İskelesi, *Mirgûnoğlu İskelesi,* İstinye Çarşı İskelesi, *Yeniköy* Pazar Kayığı İskelesi, Çarşı İskelesi, Ekmekçi İskelesi, *Yeniköy İskelesi,* Diğer Ekmekçi İskelesi, Aralık İskelesi, İskele ve Kereste Meydanı, Aralık İskelesi, Simitçi İskelesi, Aralık İskelesi, Köybaşı İskelesi, Tarabya Mescidi Köprübaşı İskelesi, Yukarımahalle İskelesi, *Sarıyer* Hamam İskelesi, Pazar Kayığı Limanı, *Sarıyer İskelesi, Rumelikavağı İskelesi, Anadolukavağı* Çarşı ve Kahve İskelesi, Hünkâr İskelesi, *Yalı Karyesi* İskelesi, *Beykoz* Mahkemesi ve Kireç Kayığı Limanı, Beykoz İskelesi, *İncirkaryesi* İskelesi, Çakalburnu

24 Cahit Kayra ve Erol Üyepazarcı, *İkinci Mahmud'un İstanbul'u, Bostancıbaşı Sicilleri,* İstanbul 1992, s. 93-156.



5- Anadolu Feneri (Pertusier)

Aralık İskele, Vakıf Aralık İskele, Salhane-i Ganem ve İskelesi, *Kanlıca İskelesi* ve Pazar Kayığı Limanı, Aralık İskelesi, Diğer Aralık İskele, Bahariye Körfezi ve İskelesi, Çınarlı Çeşmesi ve İskele, Hamam İskelesi, Kefeli İskelesi, *Kandilli İskelesi, Çengelkaryesi İskelesi,* Havuz İskelesi, Sultan Abdülhamit Camii civarında iskele, Aralık İskelesi, *Kuzguncuk İskelesi,* Öküz Limanı, *Üsküdar Büyük İskelesi, Balaban İskelesi, Ayazma İskelesi, Salacak İskelesi, Haydarpaşa İskelesi*.

Bu sicildeki bilgilere göre, İstanbul Ağası İskelesi'nden Eyüp İskelesi'ne kadar 33, Sütlüce'den Tophane İskelesi'ne 24, Tophane'den Rumelikavağı'na 56 ve Anadolukavağı'ndan Haydarpaşa İskelesi'ne kadar 29 iskele bulunmaktaydı. Yine sicilde yer alan 142 iskeleye, sicilde bulunmayan Marmara tarafındaki Ahırkapı, Çatladıkapı, Kumkapı, Yenikapı, Davutpaşa ve Samatya ana iskeleleri dâhil edilirse 1815'te İstanbul'da irili ufaklı yaklaşık 148 iskelenin bulunduğu görülür.

Osmanlı döneminde mevcut kayık iskelelerinden bir kısmının yeri de denizin doldurulması sebebiyle kayboldu. Mesela, XVII. asrın sonunda Balat'ta odun, kömür, soğan vesair eşya yüklü gemilerin yanaştığı büyük iskelenin yanı sıra üç adet de küçük iskele vardı, ki bunlardan Aynalıkavak Kasrı'nın karşısındaki iskeleden piyade kayıklarıyla Yemiş İskelesi'ne, Galata'ya; diğer ikisinden de Hasköy, Eyüp, Kağıthane ve Alibeyköy'e seferler yapılırdı.[25] 1838'de ise Balat'ın önünde küçük bir yarımada ve bu yarımadanın bir tarafında dar bir boğazdan içeri girilen bir yer vardı. Bu dönemde burada bulunan kayık iskelelerinden biri Haliç'in doğusundaki bütün iskelelere ve Kadıköy, Üsküdar ve Boğaz'a giden iki, üç ve dört çifte kayıklara, diğeri Hasköy'e ve diğer biri ise Halıcıoğlu'na dolmuş yapan tek çifte kayıklara aitti.[26] Bu alanın dolmasıyla oluşan burunda 1918 senesinde bir vapur iskelesi ve burnun doğusundaki girintide ise bir kayık iskelesi vardı.[27]

Fenerler

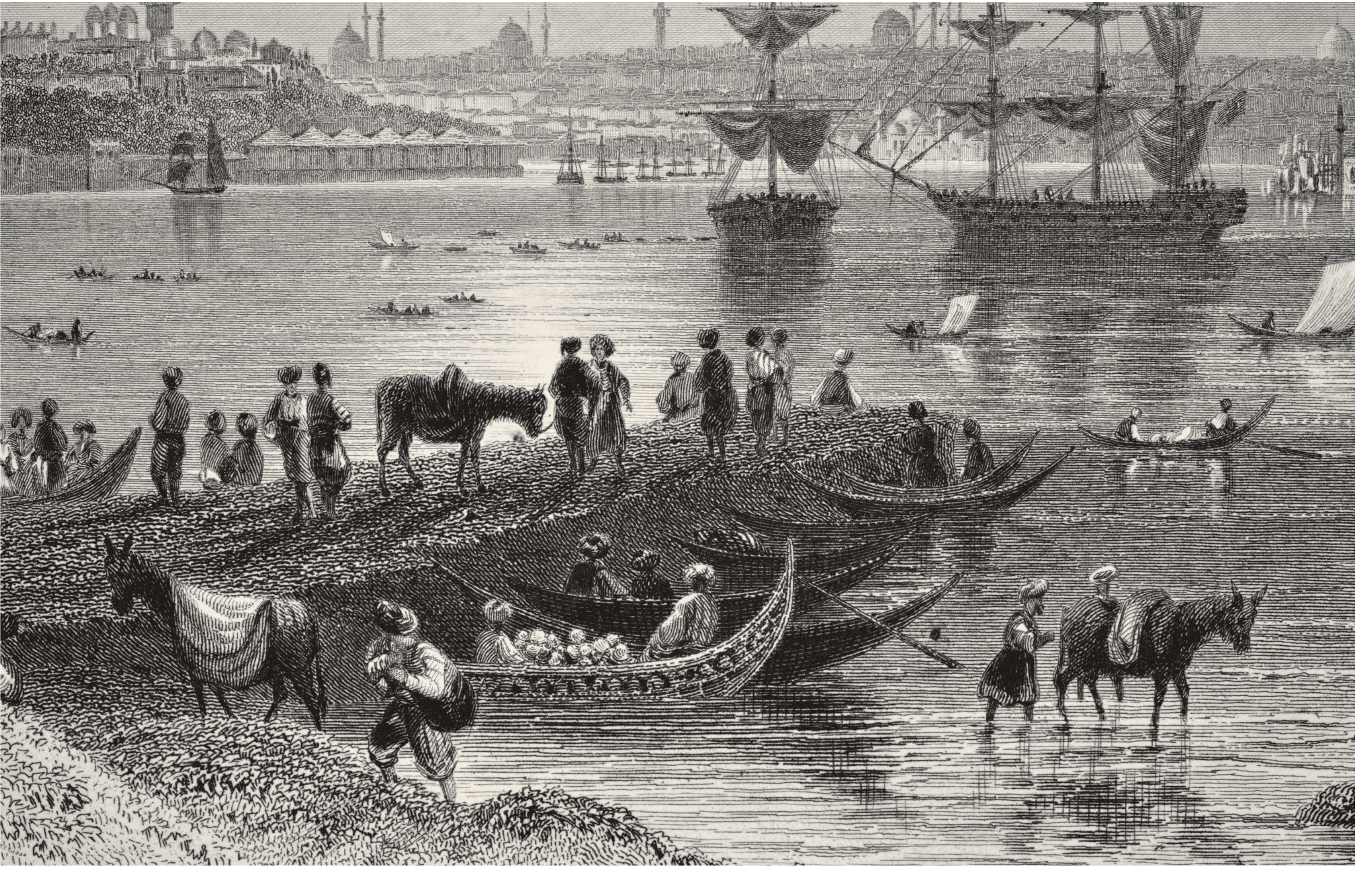
Deniz ulaşımında güvenle yanaşılabilecek iskeleler kadar seyrüsefer emniyeti açısından deniz fenerlerinin önemi büyüktü. Çünkü İstanbul denizinin akıntıları, rüzgârlar ve özellikle Boğaz'ın Karadeniz girişi gemiler için tehlikelerle doludur. Bu tehlikeleri bir nebze gidererek deniz kazalarının[28] önlenmesi için çok eski

25 Sarkis Hovhannesyan, *Payitaht İstanbul'un Tarihçesi*, çev. Elmon Hançer, İstanbul 1996, s. 24.

26 Reşat Ekrem Koçu, "Balat Sahili", *İA*, IV, 1974.

27 Necib, *İstanbul Rehberi*, İstanbul 1334/1918, pafta 1. Kıyı düzenlemeleri, liman bölgesinin topoğrafyası ve iskelelerin fonksiyonları için ayrıca bkz. Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 159-185.

28 Mesela Selânik'e doğru 205 yolcusuyla hareket eden İdare-i Mahsusa'nın Kars isimli vapuru Haliç'ten hareketi gecesi Marmara açıklarında Hidiviye vapurlarından İstanbul'a gelmekte olan Bahire vapuruna şiddetle çarparak batmıştı (Ahmed Lutfî



6- Salacak İskelesi ve Üsküdar sahilinde kayıkla ulaşım (Bartlett)

tarihlerden beri deniz fenerleri kullanılırdı. Bu tür tedbirlerin eski çağlardan beri varlığı bilinmektedir. Mesela, Fenerbahçe'de Bizans zamanında mevcut olup atıl kalmış olan fener dışında, büyük bir fenerin yapımına dair bilgiler bulunmaktadır.[29] XVI. asırda şehrin Marmara'ya bakan güney kesimiyle Karadeniz'den Boğaz'a giriş noktalarında fenerler vardı.[30] Özellikle XVIII. asrın sonlarından itibaren deniz ulaşımı için alınan tedbirlerden biri tehlikeli mevkilerde kandil yakılmasıydı. Kızkulesi ve Çatladıkapı fenerleri bu cümledendi. Kandillerde zeytinyağı kullanılırdı. Ayrıca deniz üzerine çeşitli işaretler konulur; ara sıra bakımları yapılırdı.[31] 1855'te Mişel Paşa'nın girişimleriyle Memalik-i Mahruse Fenerler İdaresi kurulmuş; ertesi sene Rumeli, Anadolu ve Yeşilköy'deki fenerler modernleştirilmişti. 1857'de Ahırkapı Feneri'yle Çanakkale-İstanbul denizyolu üzerinde başka fenerler yapılmış ve zamanla sayıları arttırılmıştı. Fener hizmetleri için denizcilik şirketlerinden ücret alınırdı. Fenerler dışında güvenlik tesisi olarak değerlendirilebilecek deniz kurtarma hizmetiyle dubaların yerleştirilmesi Tanzimat sonrası faaliyetler arasında yer almaktadır.[32]

Kayıklar

Yolcu taşımacılığı söz konusu olduğunda İstanbul'da yegâne deniz ulaşım vasıtasının klasik dönem boyunca çeşitli isimlerle anılan kayıklar olduğu görülür. Bu hususta iki unsur öne çıkar: kayıkların hızı ve seyahatin güvenliği. Ancak pek çok zaman bu iki unsur arasındaki denge hız lehine bozulur. Dolayısıyla dönemin kayıklarının

Efendi, *Vak'anüvis Ahmed Lutfi Efendi Tarihi*, haz. Münir Aktepe, Ankara 1993, c. 15, s. 21). *Takvim-i Vekayi*'de pek çok deniz kazasına yer verilir (19 Zilkade 1266, nr. 432). Deniz kazaları için ayrıca bkz. Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 110, 146.

29 Münir Aktepe, "İstanbul Fenerbahçesi Hakkında Bazı Bilgiler", *TD*, 1979, sy. 32, s. 354-356.

30 Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 53-55.

31 Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşım*, s. 220.

32 Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 122-126. Gemilerin sığlık yerlerde karaya oturmaması için 1872'de buralara şamandıralar döşenmişti. Ayrıca gemi bağlama yeri azlığı sık sık kazalara yol açtığından 1873'te palamar şamandıraları sipariş edilip döşenmişti (Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, s. 133-134).

yapımında süratliliğin esas olduğu söylenebilir. Kayıkların süratli oluşu ve kayıkçıların yolcuyu mümkün olan en kısa sürede yerine ulaştırma çabaları, elbette dönemin karayollarının dezavantajları da hesaba katıldığında deniz yolunun tercihinde önemli bir etkendi. Nitekim pek çok anlatıda kayıkların süratinden bahsedilir. Mesela, XVII. asır seyyahlarından Thevenot ulaşımda kayığın sağladığı kolaylığı denemek için Sarayburnu'ndan Yedikule'ye yaya olarak bir saat 45 dakikada yürümüş ve buradan üç kişinin kürek çektiği bir kayığa binerek aynı noktaya 1 saatte gelmişti.[33] Thevenot, Boğaz'ın sonuna üç dört saatte varıldığını belirtmektedir.[34] XIX. asırda Türkiye'de bulunan yabancıların pek çoğu da kayığın hızlı bir ulaşım vasıtası olduğunu ifade etmişlerdi. Buna göre, 1843'te Galata'dan Balıkpazarı'na geçiş on dakika;[35] akıntı yönünde gitmek kaydıyla Büyükdere ile Pera arası kayıkla bir buçuk saat sürerdi.[36] Adolphus Slade, yaz aylarında Tarabya'ya en kolay kayıkla; kışın ise atla gidilebileceğini belirtir.[37]

XVIII. asrın sonunda Boğaz'da bulunan köylere karayoluyla ve arabayla hemen hemen ulaşılamazdı. Öte yandan İstanbullular kayığı sadece iş için değil, zevk için de kullanır ve denizyoluyla seyahatten büyük bir zevk alırlardı. Yüksek mevki sahipleri hemen hemen hiç arabaya binmez ve kayıklarıyla seyahat ederlerdi.[38] Kayığın avantajları ve kullanımının yaygınlığı hususunda Robert Walsh da diğer seyyahların kanaatlerini paylaşır. Dönemi tahayyülü kolaylaştıran tasviri şöyledir:

> Dört tekerlekli öküzler tarafından çekilen arabaların mal taşımasında kullanılan adi olanları ve hanımların bir yerden diğer yere yolculuğu için kullanılan daha iyi işlenmiş olanları mevcuttur. En iyi şartlarda bile bunların yaylanmadan hareket etmeleri oldukça rahatsızlık vermektedir. Şehirde kesilmiş taş blokların birleştirilmesiyle oluşan zemine, kırlık alanda ise engebeli patikalara yol denilmektedir ve bu yollarda hareket son derece çekilmez olmaktadır ve bu yollar belli seviyede olanlar tarafından hiç kullanılmamaktadır. Ancak Boğaz, bu insanların hislerine ve alışkanlıklarına tam olarak uygun bir nakil vasıtasına sahiptir. Kayıklar o şekilde inşa edilirler ki sadece bir oturak yeri değil ayrıca bir yatak ya da divan hizmeti de sunabilirler. Bu gibiler kayığın dibine serilen halı ve kıç kısmındaki minder üzerine rahat bir şekilde uzanır ve çubuğunu içer. Hafif kayığın içinde sarığı, cübbesi, şalvarı, terlikleriyle uzanmış seviyeli bir Türkten daha mükemmel bir keyifli insan tasavvur etmek imkânsızdır ve kayık cam gibi akıntı yüzeyi boyunca gidiyorken tıpkı bir balığın derisi gibi görünür. Bu kolay seyahat sebebiyle Boğaz'ın kıyı kısımlarına kesif olarak yerleşilmiştir ve buralarda o insanların istifadesi için suyun üzeri kayıklarla kaplıdır.[39]

İstanbul'a gelecek malların bir kısmı Tunca ve Meriç nehirlerinde sal denilen vasıtalara yüklenerek İnoz'a getirilir; oradan İstanbul'a nakledilirdi.[40] Kayıklar, yolcu ve eşya taşımacılığının yanında, yangınlarda tulumbaları taşır; gerektiğinde asker ve mühimmat nakliyatında kullanılır; hatta, sosyal mevkilerin göstergesi, toplantıların, ev gezmelerinin, kıra gidişlerin, tenezzühlerin, düğünlerin en seçkin vasıtası olurdu. Hayatın bu denli içinde olan kayıklar, kullanıcılarına yahut özel yolcularına göre saltanat kayığı, elçi kayığı olarak sınıflandırılırdı. Padişahın hususi kayığına saltanat kayığı denir ve cinsleri arasında en müstesna yeri işgal ederdi. Elçi kayıkları ise İstanbul'daki çeşitli ülke elçiliklerine mahsus kayıklardı. Osmanlı devlet adamları ve görevlilerinin kayıkları ise bostancı kayığı gibi birkaçı müstesna, genellikle çifte sayılarıyla nitelendirilir; sadaret kayığı, şeyhülislam kayığı şeklinde değil, genel olarak sadrazama veya şeyhülislama mahsus kayık şeklinde isimlendirilirdi.

Kayıklar, kancabaş gibi şekilleriyle veya üç çifte, beş çifte gibi çifte adetleriyle de sınıflandırılabilirdi. Çifte kelimesi yerine oturak kelimesi de kullanılırdı. Sınıflama, gördükleri işe göre de yapılabilirdi. Yangınlar için kullanılan ateş kayığı, İstanbul'a Boğaziçi'nden

33 Jan Thevenot, *1655-1656'da Türkiye*, çev. Nuray Yıldız, İstanbul 1978, s. 58.

34 Thevenot, *1655-1656'da Türkiye*, s. 77.

35 Gerard de Nerval, *Muhteşem İstanbul*, çev. Refik Özdek, İstanbul 1974, s. 17.

36 Adolphus Slade, *Records of Travels in Turkey: Greece and of a Cruise in the Black Sea with the Capitan Pasha, in The Years 1829, 1830 and 1831*, London 1832, c. 1, s. 145. Moltke, 1836'da Büyükdere'den İstanbul'a gidişin kayıkla bir buçuk saat aldığını ve akıntı sebebiyle dönüşün üç buçuk saat sürdüğünü belirtir (*Türkiye Mektupları*, çev. Hayrullah Örs, İstanbul 1995, s. 94). Aynı yıllarda Amerikalı denizci Colton da Karadeniz tarafına olan seyahatini at yerine, altı kürekli bir kayıkla yapmayı tercih etmişti (Walter Colton, *Visit to Constantinople and Athens*, New York 1836, s. 123-129).

37 Adolphus Slade, *Turkey, Greece and Malta*, London 1837, c. 2, s. 226.

38 W. Eton, *A Survey of The Turkish Empire*, London 1799, s. 228.

39 Robert Walsh, *A Residence at Constantinople, during a Period Including the Commencement, Progress, and Termination of the Greek and Turkish Revolutions*, London 1838, c. 1, s. 269.

40 Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı*, s. 235.



7- İstanbul'da deniz taşımacılığı (Gouffier)

yolcularıyla birlikte küçük çapta mal da götürüp getiren pazar kayığı, dalyan kayığı, ağ kayığı gibi. Kayıkların, taşıdıkları yükle ilgili olarak odun kayığı, kömür kayığı, kireç kayığı, mezbele kayığı, müskirat kayığı, buz kayığı gibi yüke göre bir sınıflaması da mümkündür. Pereme ve piyadeler ise, yolcu taşımacılığı yanında odun, kömür ve ticari mal naklinde de kullanılırlardı.

Kayıkları umumi (yolcu taşımacılığında kullanılan), hususi ve ticari kayıklar olarak üç sınıfa ayırmak en kolay yol olarak görünmektedir. Tarih boyunca yolcu taşımacılığında kullanılan kayıklar, pereme, piyade, at kayığı, pazar kayığı, dolmacı kayığı, ateş kayığı, piyadenin küçük ve büyük cinsleri ve yağlı kayık olarak sıralanabilir. Bunun dışında, gerektiğinde mavnalarla da yolcu taşınabilirdi. Osmanlı döneminde Boğaz'da kullanılan en eski kayık cinsi olarak bilinen peremeler, yapıları itibariyle bir tarafa fazla yük konulduğunda kolayca devrilebildiği için pek emniyetli değildi. 1640'ta peremelerin yılandili ve kaba pereme olarak iki türünün olduğu görülmektedir. Yılandili peremeler dört ve altı kürekliydi. Kaba peremelerin de dört ve altı küreklisi vardı.

XVI. asrın sonlarından itibaren peremelerin öncekinden farklı olarak uzun ve ensiz yapıldıkları, yelken kullandıkları ve bu yüzden de kazalara sebep oldukları bilinmektedir. Peremelerin XVII. asrın sonlarına kadar varlığını koruduğu sanılmaktadır. 1696 tarihli kürekçi toplanmasına dair fermanda kayıkçı esnafı, kayıkçı, peremeci ve mavnacı esnafı olarak tasnif edilir. Piyade kelimesine şimdilik en erken 1681 tarihinde rastlanmaktadır. Bu tarihte kayıklar, piyade, iki çifte, üç çifte, dört çifte ve beş çifte olarak sıralanır ve burada piyade iki kürekli kayık anlamında kullanılır. İki kürekli oldukları için en ucuz taşıma aracıydı. XVIII. asırla birlikte rağbet bulan piyadeler son dönemlere kadar varlıklarını korur ve sandalların çoğalmaya başlamasıyla yavaş yavaş ortadan kalkarlar. 1910 tarihli nizamnamede geçen "piyade tabir olunan yük kayıkları" ibaresi, piyadelerin artık XIX. asırdaki zerafet simgesi kayık konumundan yük kayığı konumuna düştüğünü göstermektedir.

Kaynaklarda, ince, uzun ve narin bir yapıda olan pidayelerin çabuk devrilebildiği; alışık olmayanların kayığa binerken zahmet çektiği ve yolculuk esnasında vücudu hareket ettirmemek gerektiği ifade edilir. XVIII. asrın sonlarında yolcu kayıklarına yelken takıldığı, hızı arttıran yelkenin kayığın devrilmesini kolaylaştırdığı ve bu yüzden meydana gelen kazalarda pek çok kimsenin boğulduğu bilinmektedir. XIX. asrın ortalarında da havanın iyi olduğu durumlarda yelken kullanılır; kötü havalarda takılmazdı. Bu dönemde bazı kayıklara safra konulmadığı için zaten hafif ve ince olan kayık sert bir rüzgârın etkisiyle devrilebilirdi. Kayığın inceliği, suyu kolayca yarıp hızlı ilerlemesine, ancak kolayca da devrilmesine yol açardı. 1910 tarihinde çıkarılan



nizamnamede bile yelken yasağının söz konusu edilmesi, tarih boyunca çıkarılan yasakların kayıkçıları fazla etkilemediğini ve onların yelken kullanmakta ısrar ettiklerini göstermektedir. Piyadelerin son döneminde hususi olanlarına yalı piyadesi, umumi olanlarına iskele piyadesi adı verilirdi.

Mavna genel olarak yük taşımacılığında kullanılan bir taşıttı. XVII. asırda sirke ve limon suyu getiren ve at nakleden vasıtalara mavna denmekte; tuğla mavnası gibi taşıdıkları yüke göre isimlendirildikleri de bilinmektedir. Pazar kayıkları her ne kadar mavna denilmese de büyüklükleri ve hantallıkları sebebiyle bu grupta yer alırdı. İstanbul'da pek çok iskelede yük taşıyan mavnalar vardı. Mesela, XVIII. asırda İstanbul Ayazma ve Unkapanı; Galata Eski Yağkapanı ve Üsküdar At iskelelerinde mavnacılar ve müstakil kethüdaları mevcuttu. Odunkapı Çöplük İskelesi'nde bulunan kırk adet orta kayığı da mavnacılar zümresindendi.

XIX. asırda hususi ve umumi yolcu kayıklarının dışında mavna türü denilebilecek daha büyük ve hantal olan kayıklar vardı ve bazıları dört çifte olup Adalar'la Boğaz köylerine seferler yapardı. Bunların beş veya altı çifte olanlarına mavna denir; bunlar Üsküdar'la şehir arasında feribot olarak kullanılırdı. Hantallığı ve büyüklüğü sebebiyle bu türe sokulabilecek olan pazar kayıkları Kanunî döneminden beri Haliç ve Boğaz köyleri arasında yolcu ve eşya taşır; kadınlar kayığın ortasında, erkekler ise kıç tarafında olmak üzere ayrı ayrı otururlardı. Pazar kayıkları deniz kıyısında oturan halkın düğün törenleri için sık sık kiralanır ve çiçekler, bayraklar ve mendillerle süslenip çalgı takımı tutulan kayıklarla gelin götürülürdü. Ücret ve şekil olarak diğer kayıklardan farklı ve yavaş olan pazar kayıklarının bir çoğu vakıf malıydı. Nitekim, Kanunî devrinde eski Mısır Beylerbeyi İskender Paşa Kanlıca'da yaptırdığı camiye bir pazar peremesi vakfetmişti.[41] Bunların yanaştıkları iskeleler de vakıf olabilirdi.

XIX. asırda umumi gayelerle kullanılan kayıklar, Üsküdar, Eyüp ve Kadıköy'den müşteri alıp İstanbul'a getiren dört çifte tek kürekli dolmuş kayığı; Boğaziçi köyleri ve iskeleleriyle İstanbul arasında yolcu ve yük taşıyan çifte kürekli pazar kayığı; Boğaziçi'nde pazar kayıklarının hareketinden sonra, İstanbul'a müşteri götürmek üzere iskeleye gelen dört tek kürekli geçici kayığı; yolcu taşımada ve yangınlarda kullanılan ateş kayığı; eşya, erzak, odun, hayvan, araba gibi yük taşıyan ikişer çifte kürekli sağlam ve kalın, karnı geniş yapılmış mavnalardan, Arap mavnası, at mavnası, salapurya, içi teneke kaplı cephane mavnası; yelkenle seyreden, çoğunlukla odun, kömür ve soğan taşıyan Şile kayığı; bazen Boğaziçi'ne ve çoğunlukla Büyükada'ya, Heybeliada'ya ve adalardan İstanbul'a müşteri götüren

41 BOA, MD, 3, s. 498, h. 1480; , nr. 4, s. 116, h. 1180, 21 Za 967/13 Ağustos 1560.



8- III. Selim'in kızkardeşi Hatice Sultan'ın harem halkını taşıyan kayık (Melling)



9- Boğaz'da Fransız subaylarını taşıyan kayıklar (Melling)

gereğinde yelken açan, geniş karınlı ada yavrusu kayığı; yelken de kullanabilen balıkçılara mahsus alamana kayığı; balık kayığı, ağ kayığı ve çırnık kayığıydı.

Kayıkçılar ve Düzenleri

Kayıkçı esnafı deniz ulaşımının her dönemde zorunlu olarak rağbet görmesi sebebiyle İstanbul için ayrıcalıklı bir esnaf grubunu teşkil ederdi. Kayıkçıların kendi aralarında yetki ve sorumluluklar açısından hiyerarşik bir düzenleri vardı. Düzenin halkaları sırasıyla, başkethüda, iskele kethüdaları, kethüda vekilleri, bölükbaşılar, usta ya da ihtiyarlar, kayıkçılar ve şakirtlerdi. Bu hiyerarşik düzen hemen hemen aynı şekilde diğer esnaf gruplarında da mevcuttu. Yalnız kayıkçı esnafı düzeninde genellikle yiğitbaşılar bulunmaz ve esnafın ihtiyarları kaynakların bir çoğunda kethüdadan sonra gelirdi. Yine kayıkçıların pek çoğunun diğer meslek gruplarına oranla askerî olmalarından dolayı bölükbaşıların bu sıralamada sıkça yer aldığı görülür. Kayıkçılar dışındaki gruplarda kethüda, yiğitbaşı, ihtiyarlar ya da ustalar ve şakirtler sıralaması vardı. Diğer esnaflarla kayıkçı esnafı arasında göze çarpan farklardan biri de kayıkçı esnafı kethüdalarının iskelelerin çokluğuyla orantılı olarak fazla oluşuydu. Hâlbuki diğer esnafların işyerlerinin belli merkezlerde bulunması,[42] yani, farklı yerlerde esnaflık yapılamaması kethüdaların sayısını da sınırlardı.

Başkethüda bütün kayıkçı kethüdalarının amiriydi. XVIII. asırda kullanılan başkethüda ifadesine XVI ve XVII. asırlarda daha çok peremeciler ya da kayıkçılar kethüdası şeklinde rastlanır. Başkethüdanın bütün iskelelerin kayıkçı esnafının idari ve hukuki problemlerinin çözümünde oynadığı bütünleştirici rolü dışında asıl vazifesi, her sene iskele kethüdalarının kayıkçılardan topladığı kürekçi bedellerini alıp Tersane'ye teslim etmekti. Kayıkçılar kethüdasının kayıklarla ilgili geniş yetkileri vardı. Yeni bir pazar kayığı inşası bile kethüdanın ve ihtiyarların onayıyla mümkündü. Genellikle kayıkçılarla devlet arasındaki ilişkilerde kadı aracı olur; ancak devlet, bazen kayıkçılarla ilgili işleri doğrudan kethüdaya da havale edebilirdi.

Gerektiğinde devletin kayık ihtiyacının karşılanması da kethüdaların sorumluluğundaydı. Kayıkçı esnafının

42 Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Esnafında Oto-kontrol Müessesesi", *Ahilik ve Esnaf*, İstanbul 1986, s. 60.



10- Rumeli Hisarı önünde, Boğaz'ın dalgalı sularında kayıkla yolculuk

kefile bağlanması, mesleğe giriş veya meslekten ihraç gibi hususlar sadece peremeciler kethüdasının yetkisi dâhilinde olup ehl-i örften bu işlere müdahale etmemeleri istenirdi. İskele kethüdaları iskelelerinin idari, hukuki ve sosyal bütün meselelerinden sorumluydu. Kayıkçılarla ilgili bütün problemlerde iskele kethüdasının görüşü alınır veya sorgulanırdı. Kayıkçılar istek ve şikâyetlerini iskele kethüdası vasıtasıyla ilgili makamlara iletir; zaman zaman yapılan sayımlarda da mutlaka kethüda ve ihtiyarların kefaleti gerekirdi. Kethüda, kayıkçıların davranışlarından ve nizamın uygulanmasından sorumlu olup kurallara aykırı davrananlara müdahale etmediği takdirde onlarla birlikte cezalandırılabilirdi.[43]

Kethüda olmayan iskelelerde, kayıkçıların işleri kethüda vekili ve ihtiyarları vasıtasıyla görülürdü. Kethüda vekilleri ana iskeleler dışındaki iskelelerde bulunurdu. Kayıkçı esnafında da diğer esnaf teşekküllerinde olduğu gibi ihtiyarlar vardı. Her iskelenin ihtiyarları ayrı olup esnafın usta ve meslekte uzun yıllar emeği geçenlerinden seçilirlerdi. Genellikle yaşlı olanlar ihtiyar olmakla birlikte, belgelerde müsin ve ihtiyar kelimesinin yanyana kullanılmasından, bu kelimenin seçilmiş, seçkin anlamlarında kullanıldığı anlaşılıyor; yani, esnafın ihtiyarı olmak için çok yaşlı olmak gerekmezdi. Bunlar loncalarda bir nevi müşavirlik görevi yaparlardı. Kefalet zincirinde iskelede bulunan ihtiyarların kayıkçılara ve kethüdanın da ihtiyarlara kefil olması, ihtiyarların kethüdadan hemen sonra geldiğini göstermektedir.

Usta kayıkçılar yanlarına mesleği öğretmek için şakirt denilen çıraklar alırlardı. Ancak başkethüda ve iskele kethüdalarının bilgileri olmadıkça kefilsiz şakirt alınması nizama aykırıydı. Şakirt alımının belli kurallara tâbi olduğu, diğer esnaf nizamlarından anlaşılmaktadır. Yoklama defterlerindeki bilgiler, haklarında ayrıntılı bilgi olmayan aylakçıların kayık sahibi olmayan ve iş çıktıkça başkasının kayığında çalışan kayıkçılar olduğunu ortaya koymaktadır. Yani, aylakçılar, diğer kayıkçılar gibi, belli iskelelere kayıtlı olup tüm kurallara uymak zorundaydılar. Nitekim yoklama defterlerinin bazılarında aylakçı oldukları belirtilmeden yazılmış olmaları ve kethüdanın aylakçılara da kefil olması bunu göstermektedir.

Kayıkçılar, kethüdalarına karşı haklarını savunabildikleri için grup içinde demokratik bir ortamın varlığından söz edilebilir. Mesela, kayıkçıların istemedikleri kethüdayı değiştirebildikleri ve işini aksatanı mahkeme kanalıyla sorgulattıkları görülüyor. Bununla birlikte kethüdaların da kayıkçılardan şikâyetçi olduğu durumlar söz konusuydu. Kethüdası olmayan iskelelerin kayıkçıları, haklarının savunulması ve devletle olan ilişkilerinin yürütülmesinde sağlayacağı kolaylık ve

43 Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı*, s. 9-12.



11- Boğaz'da kayık kazası (Melling)

aralarında sosyal açıdan belli bir düzenlerinin olmasının getireceği faydalardan dolayı müstakil kethüda atanmasını isterlerdi. Kayıkçı olabilmek için üstada bir süre hizmet etmek, mesleğin gerektirdiği ehliyeti kazanmak, ayrı bir kayığa ve sağlam bir kefile sahip olmak gerekirdi. Kayıkçılıktan yetişmeyip dışardan bu mesleği yapmak isteyenler kayıkçılarca kabul görmezdi. Kayıkçıların haddinden fazla çoğaldığı ve sosyal yapıya zarar vermeye başladığı XIX. asrın ilk yarısında ciddi tedbirler alındı. Buna göre, taşradan gelip kayıkçı olmak isteyen kişi çalışacağı iskelenin kethüdası tarafından kefiliyle birlikte ihtisap ağasına götürülüp deftere kaydettirilecek ve ihtisap ağası durumu bostancıbaşıya bildirecekti.[44]

XIX. asrın ortalarında mesleğe çırak olarak başlayanlar iyi hâline ve uygunluğuna dair ustasından ve bulunduğu yerin idarecisinden sertifika almak zorundaydı.[45] Tersane ocaklığı denilen vergi türleri içinde yer alan ve devlete ait gemilerde kürek çekmeyi ifade eden kürekçi vergisi, diğer esnaf gruplarında olduğu gibi, kayıkçı esnafından da her sene toplanırdı. Kürekçi bedeli XVIII. asra kadar ayni olarak alınan bir vergi türü olmakla birlikte daha sonra nakden alınmaya başlandı. Hâlbuki diğer esnaftan bazılarının bu dönemde bedel verdikleri bilinmektedir.[46] Kürekçi akçesi reayadan avarızhane sayısına göre toplanırdı. Bu verginin alındığı en eski tarih 1449-1500 yıllarıydı.[47] İstanbul avarızhane sayısını belirterek kürekçi bedelinin toplanmasına dair İstanbul kadı sicillerindeki muhtelif defterlerde kadılara hitaben yazılmış pek çok hüküm vardır.[48]

Kayıkçıların Sosyal Düzen İçindeki Yerleri

Askerî (yönetici) sınıflara mensup olup da esnaflık yapan kimselere kayıkçı esnafı içerisinde fazlaca rastlanırdı. Askerlerin esamelerini sivillere satmalarının bu sayıyı

44 Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı,* s. 19-21.

45 Charles White, *Three Years in Constantinople or Domestic Manners of The Turks in 1844*, London 1846, c. 1, s. 52.

46 Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı*, s. 23.

47 Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı,* s. 187.

48 Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı*, s. 23



12- Said Paşa Yalısı önlerinde kayıklar ve yolcular (Allom)

kabarttığı düşünülebilir. Sultan III. Selim yevmiyeleri boşalan kadrolardan (*mahlul*) verilmek üzere ocakların her ortasına yeniden onar topçu yazılmasını emrettiğinde mahlul olmadığı ve mahlulün beklenmesiyle yirmi-otuz sene geçebileceği kendisine söylenmiş ve bunun üzerine çıkarılan bir hatt-ı hümayunda durumun boyutları şu cümlelerle ifade edilmişti:

> Allah Allah! Bu ne keyfiyettir? Her şeyde hak setrolunmuş. Traş için huzuruma gelen berberlerden ikisi topçu esâmemiz var deyu naklettiler. Asker denilse ne yapalım sefere girecek vazifelü askerimiz yok deniliyor. Buna bir çare denilse şimdi vakti değildir, ocaklara taarruz olunmaz deniyor. Biz demeyiz ki herkesin elinden alınsın, amma mahlul oldukça ehline verilsin. Eğer bu söz hak değilse razı olunmasın, hakka razı olup muîn olmayanı Allah kahreylesin! İşte böyle böyle memleket elden çıkıyor.[49]

Esamelerin ticari bir meta gibi alınıp satıldığına arşiv kaynaklarında da esame kasr-ı yedi adı altında sıklıkla rastlanmaktadır. 1790'lardaki durumu gösteren bir bilgiye göre kayıkçıların hemen hemen çoğu bostancı veya yeniçeridir. Ayrıca, dükkân işleticileri vesair esnafın da büyük bir bölümünü yeniçeriler oluşturmaktaydı.[50] Yine, askerî ocakların bulundukları yerlerde kayıkçıların hemen hemen tamamının askerî olduğunu söylemek mümkündür. Mesela, 1792'de Tophane-Sirkeci İskelesi'ndeki 109 kayıkçı topçu sınıfına mensuptu. Ayrıca, Tophane'deki diğer iskelelerde de bostancı olan kayıkçılar vardı.

Yapılan sayımların bazılarında askerî olan kayıkçıların isimleri yanında mensubu bulundukları ocak ve bölük numaraları veya diğer tanımlayıcı ibareler yazılırdı. Bu bilgilere göre askerî olanları, cebeciler, topçular, bostancılar, diğer yeniçeri bölükleri, Tersane ve bostancı emeklileri, sekbanlar vesair gruplar oluşturmaktaydı. XVII. asırda kayıkçıların yarı yarıya sivil ve askerî olduğu ve XVIII. asırda bu oranın askerî olanlar lehine bozulduğu gözlenmektedir. Ancak XIX. asrın başında askerî kayıkçıların sayısı %50'nin altına düştü.

49 Ziya Karamursal, *Osmanlı Mali Tarihi Hakkında Tetkikler*, Ankara 1989, s. 71.

50 Eton, *A Survey of The Turkish Empire*, s. 282.



13- Üsküdar İskelesi (Flandin)



1677'de İstanbul iskelelerinde çalıştırılan 1.366 kayıktan 577'si askerîlere, 789'u ise reaya, yani sivillere aitti. 789 kayığın yaklaşık 100 kadarının gayrimüslimlere ait olduğu düşünülürse oranın yarı yarıya, hatta sivil olanların lehine olduğu söylenebilir.[51] 1751'de ise Üsküdar ve Kadıköy iskeleleri haricindeki diğer bütün İstanbul iskelelerindeki 2.852 Müslüman kayıkçının 2.011'i askerîydi. Verilen askerî kayıkçı sayısını, ocak ismi, bölük numarası ya da askeriliği belirten başka ifadeler bulunanlar oluşturmaktadır. İsminin karşısında bu işaretlerden birisi olmadığı hâlde askerî olanların da olması ihtimal dâhilindedir. Bu açıdan bakıldığında bu sayı biraz daha artabilir. 1802'de yapılan sayım sonuçlarına göre 5.151 Müslüman kayıkçının 2.063'ü askerî, 3.088'i sivildi.

Kayıkçıların askerî sınıflara mensubiyeti, düzenlerinin kontrolünü güçleştirirdi. Nitekim bir çifte kayık Beşiktaş ve Ortaköy iskeleleriyle İstanbul arasında dolmuş ederse en fazla altı ve iki çifte kayık dolmuş ederse on kişi alabilirdi. Buna rağmen kadı, bu kayıkçıların çoğunun hassa bostancılarından olması sebebiyle bu kuralın uygulanabilmesi için durumun bostancıbaşıya ferman olunması gereğini vurgulamaktaydı.[52]
Kayıkçı esnafı arasında da gedik sistemi vardı. Gedik, sanatın icrası ve ticaret yapabilme yetkisi demekti.[53] Ayrıca, ticaretin yapımında kullanılan her şey gedik kapsamındaydı. Gedik sisteminin koruyucusu bizzat o esnaf grubunun üyeleriydi. Esnaf, aralarına giren her kişinin kendi kazançlarını azaltacağı düşüncesiyle sayıyı korumaya çalışırdı. Buna rağmen, iltimaslarla gediklere haksız eklemeler yapıldığı da açıktı. Nitekim 28 Şubat 1764 tarihinde Hasköy ve bağlı iskelelerin kethüdası, Eyüp İskelesi kethüdası ve başkethüda, nizama aykırı olarak ilgisiz kimselerin iskelelerine girdiklerini, müşterilere rahatsızlık verdiklerini ve kendilerinin bunlar yüzünden sorgulandığını belirterek şikâyetçi olurlar. Hatta içlerinden biri öldüğünde veya yeri boşaldığında yeni kayıkçı alınmamasını ister ve Tersane'nin payını kendilerinin karşılayacağını taahhüt ederler.[54]

Kayıkçıların Kefile Bağlanması

Kayıkçıların kefile bağlanması esas olarak kethüdanın yetkisinde olup kefile bağlanmaları için kayıkçılardan herhangi bir ücret istenmezdi. 2 Eylül 1583 tarihli bir hükümle, ehl-i örften bazılarının kurallara aykırı

51 Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı*, s. 29.

52 Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı*, s. 30.

53 Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediyye*, İstanbul 1338, c. 1, s. 652.

54 Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı*, s. 31.



14- Kayıkçı ve kürekçi (Preziosi)

olarak peremecileri ücret karşılığında kefilledikleri ve ihtiyaç anında bu kefillere ulaşılamadığı belirtilerek kefilleme konusunda tek yetkilinin kethüda olduğuna vurgu yapılır.[55] Nitekim bundan sonra XIX. asra kadar kethüdaların bilgisi dışında kefilleme yapılmadığı görülür. Osmanlı döneminde Türkiye'yi ziyaret eden yabancı seyyahların ortak kanaatleri, kayıkçıların maharetli ve kayıkların hızlı olduğuydu. Piyadenin gondolla ilişkisinde tutuculuk görülürse de, kayıkçılar için kanaat hep olumluydu. Hatta Türk kayıkçıların mahareti üzerine bahislere bile girilir.[56] Yabancı görevli ve seyyahlar iyi tanıdıkları[57] kayıkçılardan hayranlıkla bahsederler.

55 Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı*, s. 33.

56 Ubicini olayı şöyle anlatır: "Bir gün (Fransız ihtilalinden bir kaç yıl önceydi) Venedik elçisinin önünde Türk kayıkçılarının ustalığından ve kayıklara kazandırdıkları sürat bakımından hiçbir milletinkiyle mukayese edilemeyeceğinden söz ediliyordu. Elçi, Venedik'teki gondolcuların üstün olduğunu savundu; İngiltere elçisi Şövalye Amshey bahsi kabul etti. Ortaya konan para büyüktü. Venedik elçisine gondolcuları getirmek üzere müddet verdiler. İlkbaharda bunlar geldiler. Yarış yapıldı ve Türkler kazandı." (Jean Henri A. Ubicini, *1855'de Türkiye*, çev. Ayda Düz, İstanbul 1977, c. 2, s. 82, 83).

57 George Larpent, *Turkey, Its History and Progress from The Journals and Correspondence of Sir James Porter*, London 1854, c. 2, s. 401.



15- Beşiktaş İskelesi (Flandin)

Boğaz'da sürekli hareket eden zarif ve güzelce süslenmiş kayıkların kayıkçıları çok usta olup mahirane bir biçimde ve büyük bir süratle kayığı kullanırlardı.[58]

Kayıkçıların Maharetleri

Kolay devrilebilen bu kayıkları kullanmak gerçekten maharet isterdi. Slade, ilk defa binenlerin duygularını tasvir ederken kayıkçıların da becerilerini vurgular:

> Pera'da ikamet eden Avrupalılar bunların (bu zarif kayıkların) kıymetini göklere çıkarmakla birlikte içlerine girmeğe nadiren cesaret ederler. Kayıklardan birine girdiğinizde boğulma hissine kapılırsınız ve tekrar dışarı çıkmaya çalışırsınız ve teşebbüs felaketle bütünleşir ve acemi olduğunuzu gören kayıkçılar otoriter bir şekilde otur diye bağırırlar, siz itaat edersiniz ve oturak olarak görünen bir yere yerleşirsiniz, kayıkçılar sizin acemice hareketlerinize karşı elastiki vücutlarıyla kayığı dengeleyerek yarı dehşet içinde tekrar kayığın dibine otur diye bağırırlar. "Kayığın altı yerine üzerinde olmak istiyorsan sakince otur!" Kıyıdan ayrıldığınızda tekrar çıkmak çok şüpheli göründüğünden, yaptığınız acemilikten pişman olarak kıyıya arzulu bir bakış atarsınız.[59]

Kayıkların kolay devrilebilir görünüşlerine rağmen, Boğaziçi'nde aşağı yukarı ve karşıdan karşıya

58 William Wittman, *Travels in Turkey, Asia-Minor, Syria and Across the Desert into Egypt*, London 1803, s. 15.

59 Slade, *Records of Travels*, c. 1, s. 112.



günde binlerce sefer hiç kazasız yapılır; koruyucu tedbirler ve yanaşıp çıkmadaki maharet güven telkin ederdi. Biri devrilirse, oradan geçen yüz kayık olsa bile yolcular boğulabilir; hiçbiri yardım edemez ve böyle bir teşebbüs intihar olurdu.[60] XVIII. asır sonlarındaki bir bilgiye göre, Türkler büyük gemileri iyi kullanamamalarına rağmen, İstanbul Boğazı'ndaki dar ve uzun kayıklarını idare ve kullanmada diğer milletlerden daha iyi olup[61] kayıklarını, Hristiyan ve Yahudi kayıkçılardan çok daha iyi kullanırlardı.[62] XIX. asır ortalarında ise Rumların Boğaz'daki en iyi kayıkçılar olduğu kanaati hâkimdi.[63]

Kayıkçıların mahareti biraz da Boğaz akıntılarını çok iyi tanımalarından kaynaklanırdı. Bundan dolayı Haliç'ten Üsküdar'a giderken düz bir hat değil, Rumeli tarafı kıyılarını izleyerek Dolmabahçe'ye kadar gidip oradan akıntının avantajlarını kullanarak kolayca Üsküdar'a ulaşırlardı.[64] Kayıkçılar becerilerini çok kalabalık olan limandaki iskelelere giriş çıkışta da sergilerlerdi. Belli saatlerde iskelelerde çevrelenen ve sürekli olarak öteye beriye süzülen bu kayıklar sayılamayacak kadar çoktu. Birbiri arkasına sıralanır ve görünüşte içinden çıkılamaz bir karışıklıkla ve diğerlerinin uyarılarına kulak asmadan kayıkların sol taraflarına veya arkalarına tutunarak ilerlerler. Fakat bu karışıklıktan geriye çıkmanın zorluğuna rağmen kayıklardan birinin diğerine çarpması nadirdi ve ciddi kazalar ender meydana gelirdi.[65] Bu karmaşıklık içindeki düzenli hareket Miss Pardoe'yi de etkilemişti:

> Büyük savaş gemileri, ticaret gemileri, mavnalar arasında, ceviz ağacından yapılıp cilalanmış, ince, uzun kayıklar çok az yaldızlı süsleri ışıkta parlayarak büyük bir hızla gidip geliyor, su üstünde kayıyorlardı. Zarif giyimli kayıkçılar Asya yakasına, Avrupa yakasına diye tiz ve keskin seslerle bağırıyor ve kendilerine yol açmak için diğer kayıkçılara işaretler veriyorlardı.[66]

60 Slade, *Records of Travels*, c. 1, s. 114.

61 Eton, *A Survey of The Turkish Empire*, s. 83, 84. Hezarfen Hüseyin Efendi'nin Türk denizciliğinin XVII. asırdaki geriliğine dair görüşleri dikkat çekicidir: "Hâlâ Tersane-i Âmire'de bütün Akdeniz'i gezmiş kimesne kalmayup deryada rub' usturlab ile irtifa' alur ve harita kullanur ve rüzgar ahvalini bilüp, pusula ile tayin-i cihat ider ve furtunalarda kanun üzere yoldan şaşmayup gemi yürüdür nadir olup, kibardan bu fennin erbabına iltifat ve i'tibar olmamağla, talibler tahsile rağbet etmez olup, sair tarikler ashabı gibi, bunlar dahi ehliyyetden dur ve hazakatdan mehcur oldular." (Eton, *A Survey of The Turkish Empire*, s. 160). XVII. asır sonlarında gemicilikte geri kalış sebepleriyle bunların düzeltilmesi için yapılanlara dair bkz. Mahmud Raif Efendi, *Osmanlı İmparatorluğunda Yeni Nizamların Cedveli,* çev. Arslan Terzioğlu ve Hüsrev Hatemi, İstanbul 1988, s. 24-30.

62 Eton, *A Survey of The Turkish Empire*, s. 230.

63 Miss Pardoe, *The City of The Sultan*, London 1854, s. 230.

64 William Francis Ainsworth, *Travels and Researches in Asia Minor, Mesopotamia, Chaldea and Armenia*, London 1842, c. 1, s. 9, 12. Boğaz'dan yukarı çıkarken de hızlı akıntı yüzünden Avrupa yakasına iyice sokulma gereği vardı (Moltke, *Türkiye Mektupları*, s. 34).

65 White, *Three Years in Constantinople*, c. 1, s. 36.

66 Pardoe, *The City of the Sultan*, s. 122, 123.

Kayıkçı Sayısı

İstanbul kayıkçılarının sayıları değişik asırlarda detaylı olarak tespit edilmiş olup[67] burada genel bir değerlendirme yapılacaktır. Bütün iskelelerin asırlara göre karşılaştırılmasında bazı güçlükleri vardır. Nitekim değişik tarihlerde yapılan sayımlardaki bilgiler arasında büyük farklar bulunması, bazı sayımlarda birkaç iskelenin bir arada sayılması, zaman içerisinde iskele sayısının artması gibi sebeplerle bütün iskelelerin tek tek mukayesesi anlamlı olmayabilir. Bundan dolayı iskele ve kayıkçı sayısı mukayeselerinin yapılabilmesi için İstanbul sekiz ana bölgeye ayrılmış; tarihlerine göre her bölgede mevcut iskeleler belirtilmiş; bazı özellikli iskeleler daha ayrıntılı bir şekilde mukayese edilmiş ve Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Çengelköy ve İstavroz (Beylerbeyi) iskelelerinin sayımları Beşiktaş ve Ortaköy ana iskelelerine tâbi oluşlarından dolayı bazen topluca yapılmıştır. Bölge ayrımında bu tâbi oluşlar da göz önüne alınmıştır.[68]

1. Bölge İskeleleri: Samatya, Davutpaşa, Langa (Bostan, Taşra) Yenikapısı, Kumkapı, Çatladıkapı ve Ahırkapı iskeleleri. 1677'de 119; 1728'de 230; 1751'de 409; 1792'de 347 ve 1802'de 325 kayıkçı.

2. Bölge İskeleleri: Bahçekapı, Bab-ı Şuhûd, Ayazmakapı, Unkapanı, Cibali, Yenikapı, Fener, Balat, Ayvansaray iskeleleri. 1677'de 351 kayıkçı.

Bahçekapı İskelesi kayıkhaneleri, İstanbul Ağası, Unkapanı, Cibali, Ayakapı ve Yenikapı, Fener ve Balat iskeleleri. 1728'de 653 kayıkçı.

Bahçekapı İskelesi kayıkhaneleri, Bahçekapı, İstanbul Ağası, Çöplük, Unkapanı, Cibali, Ayakapı ve Yenikapı, Fener, Balat ve Ayvansaray iskeleleri. 1751'de 865 kayıkçı.

Bahçekapı İskelesi kayıkhaneleri, Büyük İskele, İstanbul Ağası Tulumba, İstanbul Ağası, Salhane, Eminönü, Emtia Gümrüğü, Çardakönü, Hasır, Odunkapı Tulumba, Unkapanı, Cibali, Cibali Yenikapısı, Fener ve Balat iskeleleri. 1792'de 729 kayıkçı.

Bahçekapı İskelesi kayıkhaneleri, Bahçekapı, İstanbul Ağası Tulumba, İstanbul Ağası, Salhane, Eminönü, Gümrük'te Duhan, İstanbul ve Galata Gümrüğü iskelesiz kayıkçılar, Hasır, Ellialtı kolluğu önünde olan yoldaş kayıkları, Odunkapı, Unkapanı, Cibali, Yenikapı, Fener ve Balat iskeleleri. 1802'de 853 kayıkçı.

3. Bölge İskeleleri: Eyüp, Defterdar, Hasköy iskeleleri. 1677'de 161 kayıkçı.

67 Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı*, s. 109-134.

68 Kayıkçıların sayıları ile alakalı verilerin tamamı ve detayları için bkz. Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı*, s. 135-144.



16- Tophane İskelesi (Flandin)

Eyüp, Defterdar, Hasköy, Sütlüce, Hasköy'de işleyen Tersane ve Karaağaç bahçeleri bostancıları iskeleleri. 1728'de 583 kayıkçı.

Eyüp, Defterdar, Defterdar başdankaracıları, Hasköy ve Sütlüce iskeleleri. 1751'de 467 kayıkçı.

Eyüp Büyük ve Defterdar iskeleleri. 1794'te 118 kayıkçı (Hasköy ve Sütlüce'nin bulunamaması bu sayıyı düşürmektedir. 1752 senesinde Hasköy-Sütlüce iskelelerinin kayıkçı sayısı 310'du).

Defterdar, Eyüp, Eyüp bostancı kayıkçılar, Sütlüce ve Kışlaönü humbaracı kayıkçılar, Sütlüce İskelesi kadim kayıkçılar, Bozahane ve Halıcıoğlu, Pîrî Paşa, Hamam, Karaağaç Ocağı kayıkçıları, Salhane, Hasköy, Tersane Bahçesi Ocağı kayıkçıları iskeleleri. 1802'de 665 kayıkçı.



*4. Bölge İskeleleri:*Kasımpaşa, Azapkapı, Karaköy. 1677'de 307 kayıkçı.

Aynalıkavak, Kasımpaşa, Tersane mahzeni önünde işleyen kayıkçılar, Tersane görevlileri kayıkçıları, Azapkapı, Meyyit, Küçük, Kürkçükapı, Galata Balıkpazarı, Karaköy, Mumhane ve Kurşunlumahzen iskeleleri. 1728'de 695 kayıkçı.

Aynalıkavak, Mahzen-i Çöp, Camiönü, Aralıklar, Kasımpaşa, Meyyit, Karhaneönü, Aralık, Azapkapı, Kürkçükapı, Balıkhane, Galata Eski Kapan, Galata Balıkpazarı, Karaköy, Kurşunlumahzen, Mumhane ve Mumhane yakınındaki Aralık iskeleleri. 1752'de 671 kayıkçı.

Kasımpaşa, Tersaneli kayıkçılar, Meyyit İskelesi'nde Kalafatçı Kışlası'nda sakin kayıkçılar, Meyyit, Azapkapı, Cabali(?) yerinde olan kayıkçılar, Ayazma yerinde olan kayıkçılar, Kürkçükapı, Galata Balıkpazarı, Eski Yağkapanı, Balıkhane, Karaköy, Kurşunlumahzen, Aralık ve Mumhane iskeleleri. 1792'de 583 kayıkçı.

Tersane'de kalyonlar bitişiğinde mandacı kayıkçılar, Divanhane, Kalyoncu kayıkçılar, Kalyoncu Kışlası önü, Tersane görevlileri kayıkçıları, Meyyit, Azapkapı, Funda ve Ayazkapısı yeri, Kürkçükapı, Eski Yağkapanı, Galata Balıkpazarı, Balıkçılar önünde kalyoncu kayıkçılar, Karaköy ve Kurşunlumahzen iskeleleri. 1802'de 1.206 kayıkçı.

5. Bölge İskeleleri: Tophane, Fındıklı, Mehmet Ağa, Kireçkapı. 1677'de 201 kayıkçı.

Tophane, Salıpazarı, Fındıklı, Karayalı ve Eğrikapı iskeleleri. 1728'de 441 kayıkçı.

Tophane, Orta, Sirkeci, Büyük, Salıpazarı, Fındıklı, Kabataş ve Dolmabahçe iskeleleri. 1752'de 587 kayıkçı.

Tophane Sirkeci, Çeşmeardı kayıkçıları, Sirkeci, Eğrikapı, Toplarönü, Salıpazarı, Hamallar, Fındıklı, Camiönü ve Kabataş iskeleleri. 1792'de 461 kayıkçı.

Tophane Sirkeci, Tophaneyeri, Toplarönü, Salıpazarı, Fındıklı, Kabataş, Karayalı, Dolmabahçe ve Arap iskeleleri. 1802'de 855 kayıkçı.

6. Bölge İskeleleri: Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, İstavroz/Beylerbeyi, Çengelköy iskeleleri. 1677'de 61; 1728'de 189; 1752'de 424; 1792'de 483 ve 1802'de 685 kayıkçı.

7. Bölge İskeleleri: Kadıköy İskelesi. 1677'de 18; 1728'de 58; 1792'de 85 ve 1802'de 106 kayıkçı.

8. Bölge İskeleleri: Üsküdar Büyük İskele, Balaban, Salacak ve Kuzguncuk iskeleleri. 1728'de 748 kayıkçı.

Üsküdar Büyük İskele, Mumhane, Balaban, Kavak, Salacak, İhsaniye, Ayazma ve Kuzguncuk iskeleleri. 1792'de 570 kayıkçı.

Mumhane 62, Tophaneyeri 110, Büyük İskele'de dört çifteler 112, nöbet kayığı 17, at mavnaları 107, ateş kayığı 21, Balaban İskelesi piyadeler 95, İstanbul Gümrüğü önündeki Üsküdar at mavnaları 49, Büyük İskele'de kalyoncu kayıkçılar 101, Ayazma İskelesi bostancı ve ihtiyarlar 53, Salacak ve İhsaniye bostancı ve ihtiyarlar 23 ve Kuzguncuk 80 kayıkçı. 1802'de 830 kayıkçı.

9. Bölge İskeleleri. Bebek, Emirgân, Rumelihisarı, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Büyükdere, Sarıyer ve Rumelikavağı iskeleleri. 1802'de 660 kayıkçı, 358 kayık.

10. Bölge İskeleleri. Kandilli, Anadoluhisarı, Kanlıca, Paşabahçe, Beykoz, Yuşa ve Anadolukavağı iskeleleri. 1802'de 371 kayıkçı, 214 kayık.

Son olarak bütün bu veriler sonucu elde edilen aşağıdaki genel tabloya göre farklı tarihlerde İstanbul

kayıkçılarının sayılarının karşılaştırılması mümkündür. Aşağıdaki tabloya mavnacılar da dâhil edilmiştir.[69]

Kayıkçı sayısıyla alakalı genel değerlendirmelere artış oranına etki eden siyasi ve sosyal faktörleri de eklemek gerekiyor. Bilindiği gibi, XVI. asırda Anadolu'daki Celalî İsyanları, tarımla uğraşan halkın toprağını bırakarak İstanbul'a göç etmesine ve dolayısıyla hem asayişin bozulmasına hem de İstanbul gibi iaşesinin hemen tamamı dışardan getirilen bir şehirde kıtlık ve fiyatların artışına sebep olmuştu.[70] Anadolu'dan gelenler çoğu kere iş bulamadıkları için şehrin asayişini bozmakta ve halk arasında hoşnutsuzluk yaratmaktaydı. Bu sebeple bu yüzyılın başlarında İstanbul'a göçü önlemek için pek çok tedbir alınmıştı. Bu tedbirler neticesinde kayıkçı sayısındaki artışın nispi olarak yavaşladığı söylenebilir. Yukarıdaki tabloda yer almamakla birlikte 1726 tarihinde de bir sayım yapılmıştı. Ertesi sene bir sayım daha yapılması, devletin 1730 İsyanı'nı önceden sezmiş olduğu tahminini doğrular mahiyettedir. Sultan I. Mahmud bu konuda temkinli davranmış ve Anadolu'dan gelenlere karşı ciddi tedbirler almıştı. Kayıkçı sayısındaki artışın 1728'den sonraki ani yavaşlamasının sebeplerinden biri büyük ihtimalle 1730 İsyanı gibi bir isyanın tekrar yaşanmaması için alınan tedbirlerdi. Nitekim, XVIII. asrın ikinci yarısından sonra, daha önceki yıllarda rastlanmadığı ölçüde sıkı denetimler yapılarak esnaf kefile bağlanır. Bu sebeplerle 1677-1728 tarihleri arasındaki 51 senede artış oranı ortalama %150 iken, 1728-1792 arasındaki 64 sene içinde hemen hemen hiç artış olmaz. Bu tarihten yaklaşık on yıl sonra takriben %38'lik bir artış görülür ki muhtemelen bu, Sultan III. Selim döneminde yapılan birtakım reformlara rağmen yeniçerilere ve askerî esnafa söz geçirilememesinden kaynaklanır.

Kayıkçı sayısının tespiti için 1802 tarihinden sonra da sayımlar yaptırıldığı kesin olmakla birlikte henüz bu bilgilere ulaşılamamıştır.[71] Şayet bu bilgiler elde olsaydı, yeniçeriliğin ilgasından sonra kayıkçı sayısındaki düşüşü belgelemek mümkün olabilirdi. Yeniçeriliğin ilgasından hemen sonra Anadolu'ya sürülenler arasında yeniçeri ocaklarına kayıtlı olmaları ve şüpheli bir grup olarak görülmeleri sebebiyle çok sayıda kayıkçı da bulunuyordu. Kayıkçıların sayısının 1826'dan sonra azalmış olduğu kesindir. Her ne kadar Tanzimat'la birlikte İstanbul'a göç hususundaki tedbirler gevşetilmiş olsa da, hemen hemen aynı tarihlerde bu sefer vapurlar çalışmaya başladığı için sayılarında büyük artışların olmaması icap eder. Ancak, doğruluğunu şimdilik tespit etmenin mümkün olmadığı bazı bilgiler XIX. asrın ortalarında bile kayıkçıların sayısının çok fazla olduğu kanaatini uyandırmaktadır. Bu türden tahminler, Evliya Çelebi'nin XVII. asırda kayıkçı sayısı hakkında verdiği bilgiler gibi genellikle abartılıdır. Nitekim, Evliya Çelebi'ye göre, kayıkçı esnafı 7.000 ve peremeciler 8.000 kişi olup pereme sayısı da 4.613'tü.[72] Hâlbuki 1677 sayımı sonuçlarına göre kayıkçı sayısı 1.218 ve kayık sayısı da 1.366'ydı.[73] Yine, White'ye göre, Galata ve civarı ile Dolmabahçe'ye kadar olan yerlerde görev yapan ve şehir kayıkçıbaşısının defterinde kayıtlı olan kayıkçıların sayısı, yaklaşık 19.000, kayık sayısı da 16.000'di. Bu rakamlara Dolmabahçe ve Üsküdar'dan Karadeniz'e kadar olan Boğaziçi köylerine ait kayık ve kayıkçı sayısı da eklenmelidir. Köy reisleriyle kayık yanaşma yerleri ustalarının iddialarına göre, buralarda 5.000 kayıkçı ile 3.000 kayık çalışmaktaydı. Bu durumda Yedikule ile Karadeniz arasındaki bölgede mevcut kayıkçı sayısı 24.000'e, kayık sayısı da 19.000'e yükselmektedir.[74]

White, her ne kadar kayıkçı sayısının kayıkçıbaşı defterinde kayıtlı olduğunu söylüyorsa da, bu bilgileri bizzat oradan aldığına dair bir işaret vermiyor. Üstelik bu rakam 1802'de 6.500 olan kayıkçı sayısının diğer asırlara oranlandığında geçen 42 yıl zarfında takriben %269 artmaması gerektiğini düşündürmektedir. Başka bir yabancı gözlemciye göre 1777 yılında İstanbul Limanı'nda ve Boğaz köylerinde, bütün ebatlarda 5.700 özel ve umumi kayık vardı.[75] 1802 yılında bütün İstanbul'daki umumi kayık sayısının 4.245 olduğu düşünülürse bu tahmin oldukça gerçekçidir ve artış hızı oranının White'nin iddia ettiği sayıda olmaması gerektiğini göstermektedir. Bununla birlikte vapurların işlemeye başlamasından sonra da kayıkçılar, büyük bir artış olmasa da, hâlâ en kalabalık esnaf gruplarından birini oluştururlar.[76]

69 Kayıkçıların sayıları hususunda faydalanılan eserde mavnacılar sadece yolcu taşımacılığı yapmadıklarından toplam sayılara dâhil edilmemekle birlikte burada yer alan "Farklı tarihlerde bölgelere göre kayıkçıların sayısı" başlıklı tabloya mavnacı, salapuryacı da olsa bütün kayıkçılar dâhil olunmuştur. Tafsilatı için bkz. Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı*, s. 135-144.

70 Halil İnalcık, "İstanbul", *EI²* (İng.), V, 240-242; Anadolu'da eşkiyalık olaylarının ortaya çıkış sebepleri ve toplumsal yansımaları ile göç bağlantısı hakkında geniş bilgi için bkz. Mustafa Cezar, *Osmanlı Tarihinde Levendler*, İstanbul 1965. XVIII. asırda iktisadi buhranlar, sebep ve sonuçları ile alınan önlemler hakkında geniş bilgi için bkz. Yusuf Halaçoğlu, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*, Ankara 1991, s. 28-124.

71 Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı*, s. 142.

72 Evliya Çelebi, *Seyahatname*, İstanbul 1314, c. 1, s. 553.

73 Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı*, s. 143.

74 White, *Three Years in Constantinople*, c. 1, s. 51.

75 Eton, *A Survey of The Turkish Empire*, s. 288.

76 Ubicini, *1855'de Türkiye*, c. 2, s. 82.

Tablo 1- Farklı tarihlerde bölgelere göre kayıkçıların mukayesesi:

Bölge	1535	1568	1677	1728	1751-1752	1792-1794	1802
1			119	230	409	347	325
2			351	653	865	729	853
3			161	583	467	118	665
4			307	695	671	583	1.206
5			201	441	587	461	855
6			61	189	424	483	685
7			18	58		85	106
8	10	40		748		570	830
9						402	660
10						189	371
Toplam			1.218	3.597	3.423	3.967	6.556

Tablo 2- Farklı tarihlerde bölgelere göre kayıkçıların mukayesesi:

Bölge	1677	1728	1751-1752	1792-1794	1802
1	123	157	190		248
2	392	421	420		658
3	168	420			534
4	387	654			971
5	209	312			566
6	67	159			379
7	20	27			30
8		333			287
9					358
10					214
Toplam	1.366	2.483			4.245

Kayıkçıların yolcu taşıma ücretlerinin belirlenmesinde de birtakım kıstaslar vardı.[77] 1681 narhında, kayıkçılara günlük belli bir ücret tayin edilmiş ve bu hesapla mesafelere göre alacakları ücretler belirlenmişti.[78] Yine, ulaşımın yapıldığı mesafe de tabii olarak ücretleri etkiler; hatta, aynı iskeleler arasında bile akıntıya karşı gidiş ücreti biraz daha arttırırdı. Mesela, 1681 narhında bir çifte kayıkla Üsküdar'dan Eminönü'ne gidiş 6, Eminönü'nden Üsküdar'a gidiş ise 8 akçeydi. Kayıkçılar dönüş yolcusu bulamayacakları yerlere gitmek istemezlerdi.[79]

Boğaziçi, Şirket-i Hayriye kuruluncaya kadar yoğun bir ilgiye sahip değildi. Ancak burada eskiden beri eğlence ve mesire yerleri bulunmakta olup yeterli derecede para ve zamanı olanlar Boğaz'da eğlencelere katılırlardı. Yine devlet adamlarının ve zenginlerin Boğaz'da yalı ve köşkleri vardı. Bunlar Sultan Abdülmecid dönemine kadar çektiri ve diğer çifteli kayıklarla buralara gidip gelirlerdi. Ancak Boğaz'a işleyen kayıkların yetersizliği ve orta hâlli olan ahali ve her gün işine gidip gelmek zorunda olan memurlar için buralarda oturmak mümkün değildi. Buraların asıl ahalisi ise balıkçılık ve kayıkçılıkla uğraşan kimselerdi. Şirketin kuruluşu kayıkçıları olduğu kadar İstanbul'un sosyal hayatını da etkiler; Şirket-i Hayriye vapurlarının Boğaziçi'ne işlemeye başlamasıyla birlikte sahilhanelerin kıymeti artar ve Boğaziçi daha çok rağbet görmeye başlar.

Değerlendirme

Deniz ulaşımında vapurların kullanımı elbette kentin hareketliliğini artıran önemli unsurların başında gelmektedir. Ama sadece vasıtaların artışı değil, oluşturulan alışkanlıkların da insan hayatını biçimlediği ve artık günün yirmi dört saatinin yaşanılır olduğu bir gerçektir. Günlük hareketlilik oranının artış sebepleri çağın ekonomik sistemindeki üretim-tüketim ilişkilerinin zorunlu döngüsü gibi unsurlara tâbidir. Dolayısıyla bu döngüyü bir şekilde sağlamak kaçınılmazdır. Daima ulaşım imkânı olan her bölgede er geç farklılıklar ve değişimler oluşmaktadır. Ancak bugün dahi özellikle Boğaz iskeleleri ve dış hatlar düşünüldüğünde işletmeciliğin yeterli olmadığı görülür. Yine, karayoluyla ulaşım problemi asla çözülemeyecektir. Alternatif ise şimdilik sadece denizyoludur. Türkiye'de denizyolları, üç tarafı sularla çevrili bir ülke olduğu göz önüne alındığında, yeterince istifade edilemeyen bir ulaşım alternatifidir. Basit bir değerlendirmeyle, bunun en önemli sebebi yüz kişi kapasiteli bir vapurun on kişi ile sefer yapmasının kâr-zarar açısından bakıldığında doğru olmadığı kanaatidir. O hâlde daha çok sefer yapabilecek, daha küçük vasıtalar çalıştırılarak buna uygun bir trafik düzeni oluşturulabilir. Tarih boyunca sosyal ilişkiler ağının oluşturduğu sosyal yapı unsurlarının birbirinin ayrılmaz ve tamamlayıcı bir parçası olduğu düşünüldüğünde, ulaşımın, tıpkı diğer yapı unsurları gibi ekonomik ve kültürel değerleri bütüncül bir bakış açısıyla değerlendirebilen, siyasi olmaktan çok ilmî ehliyeti haiz bir istişare heyetince planlanması gereği dikkate alınmalıdır.

77 İstanbul'da dönemlere göre yolcu taşıma ücretlerinin teferruatı için bkz. Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı*, s. 144-175.

78 Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı*, s. 148.

79 White, *Three Years in Constantinople*, c. 1, s. 36.

OSMANLI İSTANBUL'UNDA DENİZ ULAŞIMI
(MODERN DÖNEM)

ALİ AKYILDIZ*

XIX. yüzyılın ortalarına kadar İstanbul'da deniz ulaşımı zarif ve hafif kayıklarla; mal ve eşya nakli ise pazar kayıkları ve mavnalarla yapılır; ulaşım halkın zorunlu ihtiyaçlarından (*havâyic-i zaruriyye*) sayıldığı için de taşıma ücretleri devletçe belirlenirdi. Buhar gücüyle çalışan gemiler, yani vapurlar, 1828'den itibaren Osmanlı sularında ve Boğaziçi'nde seyrüsefere başladı. Bu tarihte İstanbul'a uğrayan *Swift* adlı bir İngiliz gemisi, II. Mahmud tarafından satın alınıp ismi *Sagir* olarak değiştirildi. Padişah, bazı yurt içi gezilerini, çıkardığı buhardan dolayı halkın *Buğu* adını verdiği[1] bu gemiyle yaptı. Buharlı gemiler önceleri satın alınıyordu; II. Mahmud döneminin sonlarına doğru makinelerinin İngiltere'den getirtilip Tersane'de inşa edilmeye başlanmasıyla gemilerin sayıları giderek çoğaldı.[2]

Boğaziçi'nde vapurla yolcu taşımacılığı, öncelikle ihtiyacı ve boşluğu iyi yakalayan yabancı girişimciler tarafından başlatıldı. Burada yolcu ve eşya taşıma haklarının olmadığı yönünde hükûmet yetkililerinin yaptıkları uyarılara karşı kapitülasyonların kendilerine bu hakkı verdiğini ileri süren ve fiilî bir durum yaratan yabancılar, önce Boğaz'dan Karadeniz'e çıkmak isteyen, fakat akıntıdan veya uygunsuz hava şartlarından dolayı zorlanan yelkenli gemileri çekme işine el atıp[3] ardından da Tanzimat'tan sonra iki vapurla Boğaz'da yolcu taşımaya başlarlar.[4] Buradaki kârlı kazancı ve fiilî durumun yarattığı imkânları gören diğer ülkelerin girişimcileri de değişik limanlar arasında çalışan yabancı vapur ve şirketleri emsal göstererek izin alma yoluna giderler. Nitekim, 1842'de yaşanan böyle bir olayda İstanbul'a gelen bir Amerikan vapurunun kaptanı, Amerika sefaretini devreye sokarak ve Avusturya Vapur Şirketi'ni örnek göstererek Osmanlı sularında çalışma ruhsatı talep eder. Devlet, esasında bu gibi başvurulara sıcak bakmamasına rağmen, neticede, sefaretin baskılarına dayanamayıp söz konusu başvuruyu onaylamak zorunda kalır.[5]

Bu fiilî girişimleri, Kaptanıderya Mehmed Ali Paşa'nın önerisi üzerine 1844 yılının hemen başında Tersane'ye ait *Eser-i Hayr* isimli vapurun Boğaz'ın Rumeli yakasında yolcu taşıma işiyle görevlendirilmesi izler. *Eser-i Hayr*, her akşam Bahçekapı'dan hareketle Arnavutköy, Rumelihisarı, Yeniköy, Tarabya ve Sarıyer'e gidecek ve ertesi sabah aynı güzergâhı izleyerek Bahçekapı'ya geri dönecekti. Bir süre önce fırtınalı bir havada Beykoz'dan hareket eden ve yolcu taşıyan bir pazar kayığının Sarayburnu önlerinde batması üzerine böyle bir düzenlemeye gerek duyulur. Bu hadiseden sonra, halkın güvenli bir şekilde yolculuk edebilmesi için bir Tersane vapurunun Boğaz'da yolcu taşıması kararlaştırılır. Bu önemli karar, esasında İstanbul'un ihtiyaç ve tüketimi için gerekli eşya ve emtianın nakledildiği önemli iskeleler olan Gemlik, İzmit, Bandırma, Tekirdağ gibi civar yerlere de vapur çalıştırılmasını ve böylece, Marmara havzasındaki ticaretin de belli bir güvenlik içerisinde yapılmasını içeriyordu. Nitekim yine bu bağlamda Tersane'ye ait *Mesir-i Bahrî* isimli vapurun her hafta pazartesi günü Gemlik'e, perşembe İzmit'e ve cumartesi de Silivri, Bandırma ve Tekirdağ'a gidip ertesi günü İstanbul'a dönmesi kararlaştırılır.[6]

* İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi

1 Bu geminin satın alınması ve özellikleriyle ilgili geniş bilgi için bk. Levent Düzcü, "Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği: 1825-1855", doktora tezi, Gazi Üniversitesi, 2012, s. 200-203.

2 *Eser-i Hayr* adı verilen vapurun inşası ve denize indirilişiyle ilgili yazı için bk. *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 159 (18 Ocak 1838/21 Şevval 1253), s. 1-2.

3 BOA, A.AMD, 40/91 (2 Ekim 1852/17 Zilhicce 1268).

4 *Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye, Tarihçe, Salname*, İstanbul 1330, s. 2.

5 BOA, İ.DH, nr. 913 (15 Aralık 1842/12 Zilkade 1258).

6 BOA, İ.DH, nr. 4162 (27 Ocak 1844/6 Muharrem 1260); *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 266 (29 Muharrem 1260), s. 1-2; Ahmed Lutfî Efendi, *Târih*, İstanbul 1306, c. 7, s. 84.



1- Salacak İskelesi'nde kayık bekleyen yolcular ve Boğaz'da gemiler (TSM, nr. 17)

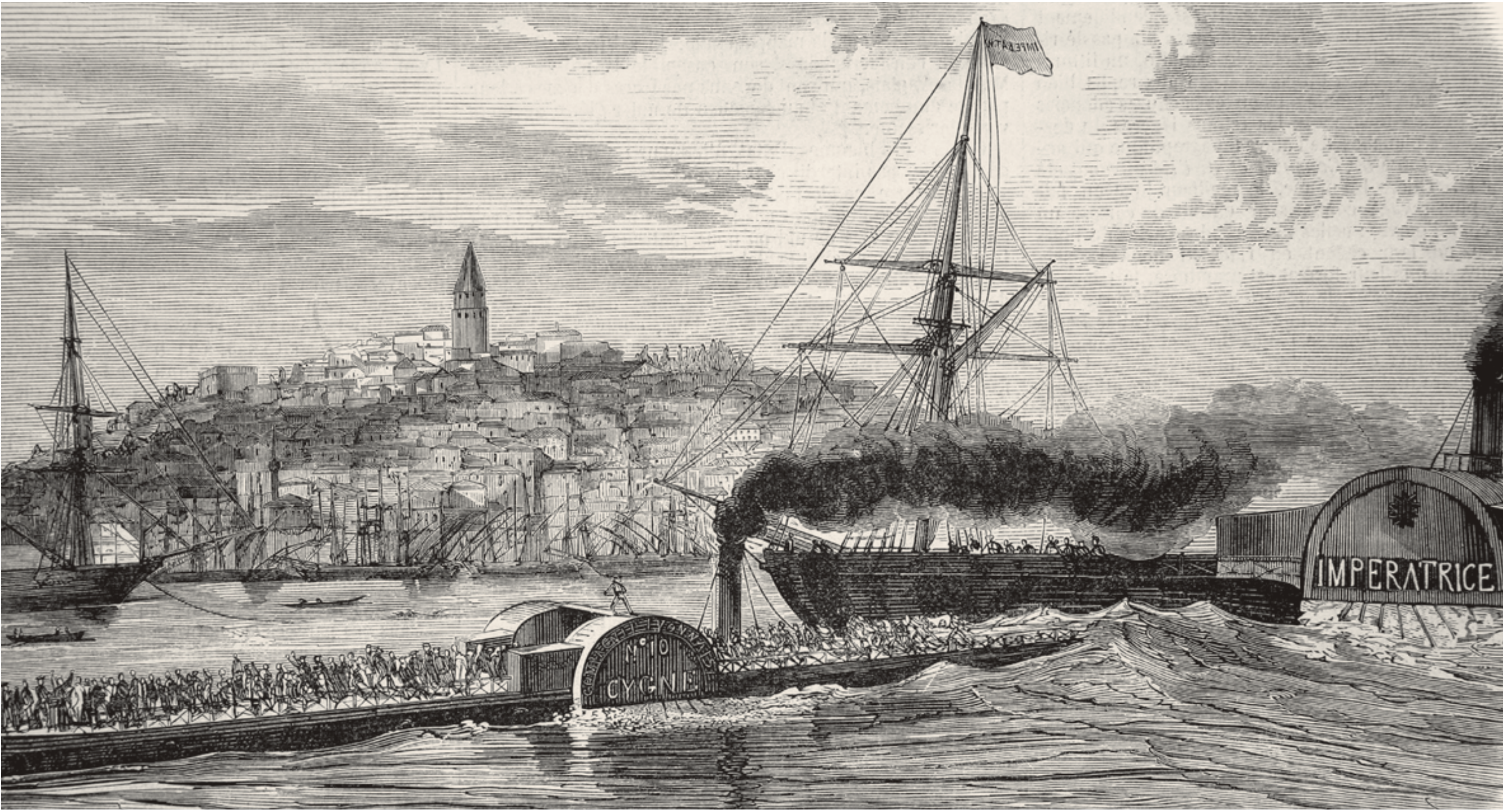
Boğaz'ın Anadolu yakasına ise, eskiden olduğu gibi pazar, piyade ve ateş kayıklarıyla yolcu ve eşya nakli bir süre daha sürdürülür; ancak kış aylarıyla kötü ve fırtınalı havalarda bu yolculukların tehlikeli bir hâl aldığının ve zaman zaman da boğulma olaylarının meydana geldiğinin ifade edilmesi gerekir. 1847'de Üsküdar'a bir vapur tahsis edilirse de, belirlenen bilet ücretlerinin kayıklarınkinden altı kat pahalı olması ve halkın da bu durumda kayıkları tercih etmesi neticesinde vapur seferleri zorunlu olarak sonlandırılır. Üsküdar gibi eski ve önemli bir yerleşim yerinin İstanbul'la bağlantısının bu kadar zayıf olmasının uygun düşmeyeceği düşüncesinden hareket eden Kaptanıderya Süleyman Refet Paşa, 1850 yılında Üsküdar'a yeniden vapur çalıştırılmasını hükûmete teklif eder. Ona göre, bu vapurda kadınların rahatlıkla seyahat edebileceği ayrı salonların yapılması ve zarar etse bile insanların güvenliği için vapur seferlerinin sürdürülmesi bir zorunluluktu. Padişahın öneriyi uygun bulması üzerine tekrar Üsküdar'a vapur çalıştırılmaya başlanır; ancak, bu sefer bilet ücretleri daha düşük tutularak kayıkların bir buçuk katı olarak belirlenir.[7]

Süleyman Refet Paşa'nın önerdiği, kadınların vapurla seyahat edebilmelerine imkân tanımak üzere ayrı salonların düzenlenmesi hususu çok önemlidir; zira, o tarihe kadar Müslüman kadınların şehir içi vapurlarına binmeleri yasaktı. Bu yasak, vapurların Boğaziçi'nde çalışmaya başladığı tarihten itibaren 1850 Eylül'üne kadar sürdü. Yolcu vapuru ister Tersane'ye ister yabancı bir şirkete ait olsun aynı yasak geçerliydi. Konu, Nisan ayı sonlarında beş on Müslüman kadının Boğaziçi'nde yolcu taşıyan bir Rus vapuruna bindiğinin ortaya çıkması üzerine gündeme getirilir. Bu durumu edebe aykırı bulan Süleyman Refet Paşa, vapurlarda erkeklerle kadınlar için ayrı ayrı yerlerin yapılması gerektiğini belirtir. Ancak, Meclis-i Vâlâ, kadınların vapurlara alınması görüşüne karşı çıkar ve Sultan Abdülmecid de meclisin görüşünü uygun bulur. Bunun üzerine bir yandan vapurlarına Müslüman kadın almamaları için Rus şirketinin Hariciye Nezareti aracılığıyla uyarılması ve diğer yandan da Müslüman kadınların vapurlara binmemesi için gerekli tedbirleri almak üzere zaptiye nazırının dikkatinin çekilmesi kararlaştırılır.[8]

Her ne kadar padişahın iradesi bu şekilde kadınlara vapur yasağının devamı yönünde çıksa da, çağın gerçeklerinden uzak olan bu yasağı savunan irade tartışmalar açısından son noktayı temsil etmemekteydi. Nitekim, bu karardan yaklaşık iki buçuk ay sonra çıkan Şirket-i Hayriye'nin kuruluşuna dair 30 Eylül 1850 tarihli

7 BOA, İ.DH, nr. 13315 (24 Kasım 1850/19 Muharrem 1267).

8 BOA, İ.MVL, nr. 5212 (9 Temmuz 1850/28 Şaban 1266).



2- Haliç'te yabancı bandıralı gemiler *(L'illustration)*

irade ile kadınlar için ayrı mekânların yaptırılması kaydıyla söz konusu yasak kaldırılır.[9] Dolayısıyla Rus vapuruna binen isimsiz Müslüman kadınların yarattığı fiilî durum vesilesiyle 1850 yılının ikinci yarısında bu konu hükûmet ve kamuoyu nezdinde tartışmaya açılır ve neticede kadınların vapurlara binmelerine izin çıkar.

Vapurların çoğalmasıyla birlikte İstanbul'da deniz trafiğinin önemli bir sorun hâline gelmesi üzerine hazırlanan 1 Rebiülahir 1267 (3 Şubat 1851) tarihli *Kayıkçı Esnafı Nizamnâmesi* ile Boğaziçi'nde artan araç trafiğinde kayıkçılarla yolcuların uymaları gereken kurallar yeniden düzenlenir. Padişah saraylarının önünden geçerken kayıkta şemsiye açmak veya tütün içmek yasak ve edebe aykırı bir davranış sayılırdı.[10] Muhtemelen bu tüzüğün yeterli gelmemesi üzerine, iki yıl sonra, 1853'te deniz trafiğini tekrar gündeme getiren Sultan Abdülmecid,[11] Boğaziçi ile Haliç'te yolcu nakli ve trafiğini düzenler. Trafiğin kalabalık olduğu köprü ve iskelelere yanaşırken vapurların yavaşlamaları, kayıkların kıyıya yakın ve vapurların ise açıkta seyretmeleri, kayıkçıların seyir hâlindeyken etrafını gözetmeleri, sisli havalarda vapurların iskelelerde bekletilmeleri, alınan tedbirlerden bazılarıydı.[12]

9 BOA, İ.DH, nr. 13077 (30 Eylül 1850/23 Zilkade 1266).

10 BOA, İ.MVL, nr. 11672; Adolphus Slade, *Kaptan Paşa,* çev. Osman Öndeş, İstanbul 1973, s. 80; Théophile Gautier, *İstanbul,* çev. Nurullah Berk, İstanbul, ts. (İstanbul Kitaplığı), s. 201.

11 BOA, İ.HR, nr. 4997 (5 Eylül 1853/1 Zilhicce 1269).

İSTANBUL'UN ÇEVREYLE DENİZYOLU BAĞLANTISI: İDARE-İ MAHSUSA

İstanbul'un hem Marmara havzası, hem Karadeniz ve hem de Akdeniz kıyılarıyla irtibatını sağlayan Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi, zaman içerisinde sırasıyla Fevaid-i Osmaniye, İdare-i Aziziye, İdare-i Mahsusa-i Aziziye, İdare-i Mahsusa ve Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi isimlerini alarak Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal eder. Vapur idaresinin ismi 1852 yılında Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası olarak geçer ve bu dönemde, Ege'de, Çanakkale, Limni, Galos ve Selânik; Karadeniz'de, Sinop, Samsun ve Trabzon; Marmara'da ise, Gemlik, Karamürsel ve İzmit'e seferler düzenler. 29 Cemaziyelâhir 1273 (24 Şubat 1857) tarihinde yapılan bir düzenlemeyle Hazine-i Hassa ile Tersane'nin sekizer ve Mösyö Custinyani'nin de dört olmak üzere toplam yirmi gemiden oluşan büyük bir taşıma filosu oluşturulur; böylece, hem güç birliği yapılmış ve hem de işletmeler arasında olması muhtemel rekabet ortadan kaldırılmış olur.

12 BOA, İ.MVL, nr. 11672 (15 Kasım 1853/13 Safer 1270).



3- Rumelihisarı İskelesi

Ayrıca, yeni şirket faaliyet alanını Karadeniz'de Batum'a ve Akdeniz'de de Beyrut, İskenderiye ve hatta Malta'ya kadar genişletir. Ancak, bilemediğimiz bir nedenden dolayı bu ortaklık uzun süreli olmaz; Hazine-i Hassa bir süre sonra şirketin bütün hisselerini satın alır ve işletme, Hazine-i Hassa Kumpanyası adıyla faaliyetlerini sürdürür.[13]

Bu idarenin ne zaman Fevaid-i Osmaniye ismini aldığı hususu açık değildir. Konuyla ilgili bir eser kaleme almış olan Abdülahad Nuri, işletmenin 7 Cemaziyelâhir 1279 (30 Kasım 1862) tarihinde Fevaid-i Osmaniye'ye dönüştürüldüğünü ifade ederse de,[14] bu tarihin ihtiyatla karşılanması gerekir. Buna rağmen, söz konusu tarih ile, *Cerîde-i Havâdis*'te çıkan Hazine-i Hassa Kumpanyası filosunun Tersane vapurlarıyla destekleneceği yönündeki haberin hemen hemen eşzamanlı olması da anlamlıdır. Hükûmet, kumpanya vapurlarının yeterli sayıya ulaşmasına kadar geçerli olan ve işletmeye geçici bir destek sağlayan bu kararla, hem geniş kıyılara sahip olan ülkenin değişik yerleriyle İstanbul'un yolcu ve posta bağlantısını genişletmiş hem de gerektiğinde asker ve mühimmat nakline daha uygun koşullarda imkân sağlamış olur.[15] Ancak, gazetenin ilerleyen sayılarında işletmenin adının hâlâ Hazine-i Hassa Kumpanyası olarak verilmesi ve 1864 sonbaharından sonra artık Fevaid-i Osmaniye adının kullanılmakta olması,[16] idarenin adının bu tarihten itibaren Fevaid-i Osmaniye'ye dönüştürüldüğünü ve Abdülahad Nuri'nin vermiş olduğu tarihi ihtiyatla karşılamak gerektiğini ortaya koymaktadır.

1870'te Fevaid-i Osmaniye'nin Sultan Abdülaziz'in ismine izafeten Şirket-i Aziziye adı ve Mısırlı Mustafa Fazıl Paşa'nın başkanlığı altında bir anonim şirkete dönüştürülmesi kararı alınır. İmtiyazın verilmesine ve içtüzüğünün hazırlanmasına rağmen, bu sırada patlayan Almanya-Fransa savaşının planları altüst etmesi üzerine imtiyaz zorunlu olarak feshedilir.[17] Şirket kurulamadı; ama 5 Rebiülahir 1288 (24 Haziran 1871) tarihli irade ile işletmenin ismi İdare-i Aziziye'ye dönüştürüldü. Bahriye Nezareti'nin yönetimi altında bulunan idare, bütün Osmanlı limanlarına vapur işletme hak ve imtiyazına sahipti. Nitekim bu dönemde, İstanbul'un, Gelibolu, Çanakkale, Midilli, İzmir, Sakız, Kalimnoz, İstanköy,

13 Sema Küçükalioğlu, "İdare-i Mahsusa, Kuruluşu, Faaliyetleri ve Sosyo-Ekonomik Etkileri", yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi, 1999, s. 24 vd.

14 Abdülahad Nuri, *Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi Tarihçesi*, İstanbul 1926, 14.

15 *Cerîde-i Havâdis*, nr. 1125 (5 Ocak 1863/14 Receb 1279), s. 1. Ahmed Lutfî Efendi ise Fevaid-i Osmaniye'nin kuruluş tarihini hicrî 1281, yani 1864 olarak verir (*Târih,* haz. Münir Aktepe, Ankara 1988, X, s. 125).

16 BOA, C.NF, 1/41.

17 Abdülahad Nuri, *Seyr-i Sefain İdaresi*, s. 31-33.



4- Boğaz'da yandan çarklı bir yolcu vapuru (Yıldız Albümleri)

Sömbeki, Rodos, Antalya, Mersin, İskenderun, Beyrut, Yafa, Hayfa, Port Said, Cidde, Kunfuda, Hudeyde, Kıbrıs, Silifke, Limasol, İnoz, Selânik, Ereğli, Bartın, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize, Batum, Burgos, Varna, Balçık, Köstence, Mudanya, Gemlik, Darıca, Karamürsel, İzmit, Yalova, Silivri, Ereğli, Bandırma, Tekirdağ, Bigados, Marmara Adası, Karabiga, Mürefte, Paşalimanı, Erdek'le irtibatını sağlamakta; İstanbul'da da Kadıköy, Adalar, Yeşilköy ve Haydarpaşa'ya vapur seferleri düzenlemekteydi.[18]

İdare çalışanlarının söyleminde İstanbul'da yolcu, eşya ve posta naklettiği söz konusu iskeleler, "sevâhil-i mütecâvire", yani, civar sahiller; Marmara Denizi'ndeki iskeleler "sevâhil-i karîbe", yani, yakın sahiller ve diğer limanlar ise, "sevâhil-i baide", yani, uzak sahiller olarak nitelendirilirdi. Eldeki verilerden İdare-i Aziziye isminin Sultan II. Abdülhamid'in tahta geçmesiyle birlikte İdare-i Mahsusa'ya dönüştüğü ve bu sırada işletmenin elinde çoğu eskimiş 24 adet geminin olduğu anlaşılıyor.[19] İdare vapurlarının eski ve köhne hâli ve doğal olarak da yavaşlığı sürekli halkın şikâyetlerine konu olurdu. 1890'da İstanbul-İzmit arasının on iki saatte alınıyor olması ve gemilerin sefer esnasında sık sık bozulması, halkın serzenişlerinde ne derece haklı olduğunu ortaya koyar. İstanbul'da Kadıköy ve Haydarpaşa'ya işleyen gemiler de bunlardan farklı değildi. Kadıköy'ün vapurla normal günlerde 45 dakika; fırtınalı ve kötü havalarda ise, 1 ila 3 saat arasında bir süre aldığı ve böyle bir yolculuğun hayli cesaret gerektirdiği dönemin basınında söz konusu edilir. Bunların dışında, vapur seferlerinin düzensizliği, gemilerin küçüklüğü ve görevlilerin yolculara davranış biçimi de şikâyet edilen konulardandı. Nitekim, vapurların bazen hareket saatinde değil, hareket gününde bile kalkmadığı olurdu.[20]

1883'te İdare'nin ve gemilerinin bu durumuna çözüm bulmak üzere bir komisyon toplanır. Komisyon, İdare-i Mahsusa Müdürü Ziya Bey'in önerisi doğrultusunda öteden beri gemileri ve idaresi daha iyi olan Şirket-i Hayriye ile İdare'nin birleştirilerek güçlü bir şirketin kurulması kararını alır. Esasında padişahın da onayladığı bu kararla, Şirket-i Hayriye'nin imtiyaz ve imkânlarının genişletilmesi düşünülür. Yeni şirketin imtiyaz süresinin 90 yıl ve sermayesinin de 1.000.000 lira olması, İstanbul'un şehir içi ulaşımı da dâhil bütün Osmanlı limanları arasında yolcu, eşya ve posta taşıma imtiyazına sahip bulunması, hisse senetlerinin sadece Osmanlı uyruklularca satın alınması, gemi filosunun yenilenmesi ve şirketin, fener, karantina ve diğer vergilerden muaf olması öngörülür. Şirketin iç tüzüğü ve sözleşmesi hazırlanmasına rağmen, bu büyük proje uygulama alanına konulamadı; ancak, projenin daha sonra 1885, 1890 ve 1895'te tekrar tekrar gündeme getirilmiş olması, hem hükûmet hem

18 Küçükalioğlu, *İdare-i Mahsusa*, s. 34-41.

19 Abdülahad Nuri, *Seyr-i Sefain İdaresi*, s. 29-30.

20 Küçükalioğlu, *İdare-i Mahsusa*, s. 79-81.



5- Adalar'a yolcu taşıyan *Fenerbahçe* vapuru (İBB, Atatürk Kitaplığı)

de kamuoyu nezdinde belli bir iz bırakmış olduğunu göstermektedir.[21]

1908'de II. Meşrutiyet'in ilanının ve halkın üzerindeki baskının kalkmasının ardından vapurlardan şikâyetler daha yüksek sesle dillendirilmeye başlandığı gibi, İdare'nin şirkete dönüştürülmesi tasarısı da yeniden gündemi meşgul eder. Neticede, 18 Ramazan 1327 (3 Ekim 1909) tarihli bir irade ile şirketin kurulması ve bir ihalenin açılarak ülke içinde ve dışında gerekli duyuruların yapılması kararlaştırılır; nihayet, en uygun teklifi Fairfield Ship Building and Engineering Company Limited ve Weddell Turner and Company'nin oluşturduğu bir konsorsiyum verir. İmtiyaz süresi 75 yıl ve şirketin sermayesi de 900.000 lira olarak belirlenir. Bu sermayenin 550.000 liralık kısmının, yani, hisselerin %50'den fazlasının Osmanlı uyruklulara satılma zorunluluğu vardı. Sözleşmenin kabul edilmesine ve padişah tarafından onaylanmasına rağmen şirketin kurulamaması üzerine teminat olarak yatırılan 10.000 liraya hazine adına el konuldu.[22]

Bu girişimin başarısızlığa uğramasının piyasada oluşturduğu olumsuz havanın da etkisiyle artık şirketleşmenin kolay gerçekleşmeyeceği açığa çıkar ve 6 Ramazan 1328 (11 Eylül 1910) tarihli bir irade ile İdare-i Mahsusa'nın Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adı altında yeniden organize ve ıslah edilmesine karar verilir; bu arada, ileride uygun bir fırsat düştüğünde İdare'nin güçlü bir anonim şirkete dönüştürülmesi hakkı da saklı tutulur. Yeni idarenin, bir genel müdürün yönetimi altında, Ticaret, Maliye, Harbiye ve Bahriye nezaretlerinin birer temsilcisiyle Harbiye Nezareti'nin belirleyeceği üç uzmandan oluşan bir idare meclisi tarafından yönetilmesi esası benimsenir. Bu dönemde İdare'nin mevcut 82 vapurundan 65'i sefere çıkamayacak derecede eski ve bakımsız bir durumdaydı. Bu yüzden sefer yapamayan vapurların mürettebatına boşuna maaş ödememek için personelin iyi bir elemeden geçirilerek gereksiz olanlarının ayıklanması kararı alınır.

Bu arada vurgulanması gereken bir husus da, İdare'nin Anadolu Demiryolu Şirketi'ne 162.000 lira borcunun olduğu ve borca karşılık bazı hatların gelirlerini demiryolu şirketine rehin bıraktığıydı. Bu krizden çıkmak adına eski vapurların satılarak ve yeni bazı kaynaklar bulunarak vapur filosunun yavaş da olsa yenilenmesi kararlaştırılır. Avrupa'ya gönderilen bir heyet bu karar doğrultusunda on beş yeni vapur satın alırsa da, bütün bu düzenlemelerin yapıldığı bir dönemde Trablusgarp, Balkan ve I. Dünya Savaşları gibi büyük savaşların biribirini izlemesi İdare adına büyük bir talihsizlik olur; zira, savaşlar sırasında asker ve mühimmat nakli İdare'nin en önemli işlerinden biriydi. İdare, muhtemelen bu yüzden 3 Şubat 1913 tarihli geçici bir kanunla Harbiye Nezareti'nin maiyetine verilir;[23] I. Dünya Savaşı yıllarında hemen hepsi Harbiye Nezareti'nin emrine verilen filosundan 28 vapurunu kaybeder;[24] ayrıca, Karadeniz başta olmak üzere olağan dönemlerde sivil taşımacılık yaptığı pek çok hattaki düzenli seferlerini yürütemez. İdare, Osmanlı İmparatorluğu'nun ortadan kalkmasının ve yerine Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulmasının ardından Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi adını alarak faaliyetlerini sürdürdü.

İdare, faaliyette bulunduğu uzun yıllar içerisinde pek çok farklı yeri, yönetim merkezi olarak kullandı. 1869'da Fevaid-i Osmaniye'nin idare binasının yanmasından sonra Yalı Köşkü, Kadıasker Hanı, Alipaşa Hanı, Galata'da Lorando Hanı ve Harnes Hanı (Hasanpaşa Hanı) idarehane olarak hizmet verdi. 1894 depreminde yönetim merkezi bir ay kadar Dolmabahçe vapuruna taşındıysa da, tekrar Harnes Hanı'ndaki yerine döndü ve nihayet, Hasanpaşa Hanı'nın karşısında bulunan merkezine taşındı.[25]

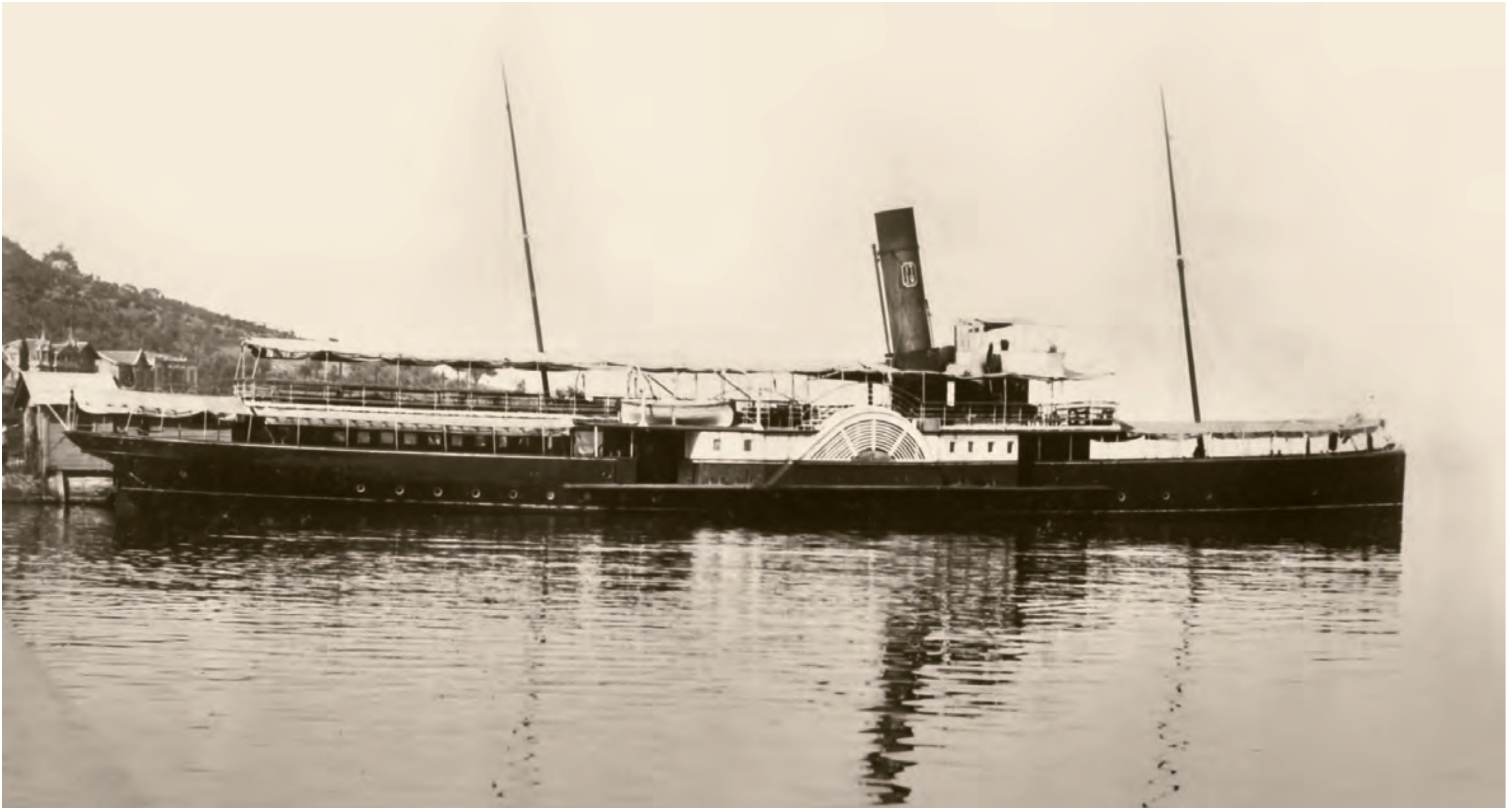
21 Küçükalioğlu, *İdare-i Mahsusa*, s. 93-97.

22 Abdülahad Nuri, *Seyr-i Sefain İdaresi*, s. 65-70; Küçükalioğlu, *İdare-i Mahsusa,* s. 117-122.

23 Abdülahad Nuri, *Seyr-i Sefain İdaresi*, s. 69-74, 79-81, 95.

24 Küçükalioğlu, *İdare-i Mahsusa*, s. 127.

25 Abdülahad Nuri, *Seyr-i Sefain İdaresi*, s. 21.



6- *Haydarpaşa* yolcu vapuru (İBB, Atatürk Kitaplığı)

Osmanlı Limanlarına Çalışan Diğer Şirketler

İdare-i Mahsusa'nın dışında, bazı yerli ve yabancı firmalar da İstanbul ile diğer Osmanlı limanları ve hatta, yabancı ülkeler arasında yolcu, eşya ve posta seferleri yapmaktaydı. Yabancılar arasında Lloyd (Avusturya), Messagerie (Fransa), Florio ve Rubattino (İtalya), Papayanni (Yunan), Fraissinet (Fransa), Regular (Alman) gibi şirketler sayılabilir; ayrıca, İngiliz ve Rus şirketlerini de unutmamak gerekir.[26] Sultan Abdülmecid döneminde Mecidiye ismiyle Mısır vilayetinde kurulup daha sonra Sultan Abdülaziz zamanında Aziziye Kumpanyası ve daha sonra da Hidiviyet-i Mısır Kumpanyası adını alan işletmenin de İstanbul'a seferleri vardı. Nitekim, merkezi İstanbul'da olan şirkete ait vapurlar haftada bir kere İstanbul'dan hareketle Gelibolu, Çanakkale, Midilli, İzmir, Sakız, Pire, Şire, Rodos ve İskenderiye Limanlarına uğrayarak Cidde'ye giderlerdi.[27]

II. Meşrutiyet'in ilanının ardından özellikle İttihatçıların başlattığı şirketleşmeyi destekleyici iktisadi politikalar, deniz taşımacılığında da bazı önemli gelişmelerin yolunu açarak yeni taşıma şirketlerinin kurulmasına ön ayak olur. Bu şirketlerden birisi Mehmed Tevfik Efendi ile arkadaşlarının 26 Mart 1911 tarihinde merkezi İstanbul olmak üzere kurdukları Hilal Osmanlı Anonim Vapur Şirketi'dir. Kuruluş amacı Osmanlı kıyılarında ve yabancı limanlar arasında yolcu ve eşya taşımak olan şirketin, imtiyaz süresi elli yıl ve sermayesi de 50.000 liraydı. Genel kurul, hükûmetten izin almaksızın söz konusu sermayeyi bir misli oranında artırabilir; ayrıca, üyelerin üçte ikisinin kararıyla gemi satın alınması, onarım fabrikası kurulması ve iskele yapılması için gerekli olan sermayeyi temin etmek üzere tahvil çıkarabilirdi. Hisse senetleri isme yazılı olup sadece Osmanlı uyruklularca satın alınabilirdi. Şirket; *Hilal*, *Güzel Girit*, *Millet* ve *Cezayir* isimli dört vapurla nakliyata başlar. I. Dünya Savaşı esnasında ordu adına kömür nakleden *Hilal*, *Güzel Girit*, *Millet* ve *Antalya* vapurları Karadeniz'de ve *Tecelli* gemisi de Marmara Denizi'nde düşman tarafından batırılır; Harbiye Nezareti batan gemilerin bedelini şirkete öder. Şirket, 1929 yılında dünyayı ve Türkiye'yi kasıp kavuran iktisadi krize kadar faaliyetlerini sürdürür.[28]

Deniz taşımacılığıyla uğraşmak amacıyla

26 Ercüment Kuran, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: 'İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyetleri", *Çağını Yakalayan Osmanlı,* haz. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s. 162.

27 Lutfî, *Târih,* haz. Münir Aktepe, Ankara 1989, c. 12, s. 91; Küçükalioğlu, *İdare-i Mahsusa*, s. 43.

28 Ali Akyıldız, *Osmanlı Dönemi Tahvil ve Hisse Senetleri*, İstanbul 2001, s. 204-205.



7- Üsküdar önlerinde bir yolcu vapuru (İBB, Atatürk Kitaplığı)

oluşturulan diğer bir şirket de, 22 Mayıs 1911 tarihli iradeye uygun olarak Selânikli Kerimefendizade Tevfik Bey, Eyüb Sabri Bey ve arkadaşları tarafından kurulan İttihad Seyr-i Sefain Anonim Şirket-i Osmaniyesi'dir. Başlangıçta Selânik'te olan şirketin merkezi, daha sonra İstanbul'a, Sirkeci'deki Kosova Hanı'na taşınır. Şirketin imtiyaz süresi yetmiş beş yıl ve sermayesi de 250.000 liraydı. Genel kurulun bu sermayeyi %50 oranında artırma yetkisi vardı. Sermayenin 150.000 liralık kısmının Osmanlı uyruklulara satılması zorunluydu; geri kalan hisseler ise hamiline aitti. Şirket bir gemiyle taşımacılığa başlarsa da, I. Dünya Savaşı devam ederken nakliye faaliyetlerini sonlandırır ve savaş yıllarında başvurduğu ticari ve spekülatif faaliyetlerden büyük kârlar elde eder.[29]

Konumuzla ilgili olarak değerlendirilebilecek olan bir kuruluş da Bursa Ticaret Odası'nın girişimiyle bir grup işadamı tarafından Bursa merkezli olarak kurulan Hüdavendigâr Osmanlı Seyr-i Sefain Anonim Şirketi'dir. 7 Nisan 1911'de uygun göreceği hatlarda yolcu ve eşya taşımak amacıyla kurulan bu şirketin imtiyaz süresi otuz sene ve sermayesi de 20.000 liraydı; genel kurulun bu sermayeyi %50 artırma yetkisi vardı. Savaşların olduğu karışık bir dönemde kurulup faaliyete geçen bu şirket, İstanbul ile Karabiga arasında vapur işletmeye başlar. Hükûmet, I. Dünya Savaşı yıllarında asker ve mühimmat nakli için şirketin *Başlangıç* ve *Sağdıç* isimli iki vapuruna el koyar ve vapurlardan birisi savaşta batırılır. Şirket, bu zorlu şartlara rağmen 1929 senesine kadar faaliyetlerini sürdürür.[30]

ŞİRKET-İ HAYRİYE'NİN KURULUŞU VE FAALİYETLERİ

Boğaziçi'nin Rumeli yakasında Yeniköy ve Anadolu yakasında da Kanlıca'nın üst kısımlarında XIX. yüzyılın ortalarına kadar daha ziyade balıkçı köyleri vardı ve Boğaz'ın bu kesiminde yerleşim yoğun değildi. Bunun nedenleri, bölgenin ulaşım imkânlarının kısıtlı olması ve sert geçen kış aylarının Boğaziçi'nde yaşamı güçleştirmesiydi. Bu dönemde Boğaziçi'nin aşağı kısımları ise, baharları padişah fermanıyla göç edilen yazlık ve sayfiye yerleriydi. Dolayısıyla İstanbul'un Boğaziçi kıyıları esas gelişimini, II. Mahmud döneminden itibaren yapılan reformların devlet ve toplum yapısıyla tüketim alışkanlıklarını değiştirmesinden, buharlı gemilerin İstanbul sularında seyrüsefere başlamasından ve Kırım Savaşı'ndan

29 Akyıldız, *Tahvil ve Hisse Senetleri*, s. 212-213.

30 Akyıldız, *Tahvil ve Hisse Senetleri*, s. 208-209.



8- Karaköy İskelesi (İBB, Atatürk Kitaplığı)

sonra gösterir. Bu savaşın bozduğu siyasi ve iktisadi dengelerle savaş esnasında alınan dış borçların ortaya çıkardığı ve tetiklediği tüketim kültürünün İstanbul ve Boğaziçi'nin yapısal olarak gelişip şekillenmesinde önemli etkilerinin olduğu söylenebilir.[31] Bu tablo, Şirket-i Hayriye'nin kurulmasından sonra hızla değişir ve Boğaziçi, İstanbul'un en nezih yerleşim yerlerinden birisi olur.

İlk Osmanlı anonim şirketi olan Şirket-i Hayriye'yi kurma fikri, beraberce Bursa kaplıcalarına giden Keçecizade Fuad Paşa ile Ahmed Cevdet Paşa'dan gelir. Her ne kadar esas amaç, "Avrupa'ca büyük servet ve mamuriyeti mucip olan ve anonim denilen şirket-i itibariyeler" hakkında kamuoyuna bir örnek sunmak ve Boğaziçi'nde oturanların şehre geliş-gidişlerini kolaylaştırmak olarak ifade edilirse de,[32] gözetilen amaçlardan biri de, Boğaziçi'ni sadece memur ve üst düzey yöneticilerin yazın birkaç ay ikamet ettikleri bir sayfiye yeri olmaktan çıkarıp kışın tekrar İstanbul'a göç etmek zorunda kalmayacakları daimî bir ikamet yeri hâline getirmek, yani, Boğaziçi'ni şenlendirip şehrin sürekli yaşanılan bir parçası yapmaktı. İkilinin İstanbul'a dönmeleriyle birlikte konu hükûmetin gündemine alınır ve Sultan Abdülmecid'in 23 Zilkade 1266 (30 Eylül 1850) tarihli iradesiyle Şirket-i Hayriye'nin kurulması kararlaştırılır. Şirketin Boğaziçi'nde yolcu ve eşya taşıma dışındaki diğer bir görevi de, rüzgâr veya akıntı yüzünden Karadeniz'e çıkmakta zorlanan yelkenli gemileri yedekçi adı verilen vapurlarla Karadeniz'in çıkışına kadar çekmekti. Daha önce yolcu taşımasına tahsis edildiği yukarıda belirtilen Tersane vapurlarının yanaşacağı iskeleler olmadığı için vapurlar açıkta durur; yolcular kayıklarla vapura taşınır ve bu yorucu iş, doğal olarak halkın kayığı tercih etmesine neden olurdu. Ayrıca, bu dönemde yolcu bekleme salonları da olmadığı için yeni şirkete uygun yerlerde bekleme salonları ve iskeleler yapması önerilir.

Bu irade ile gerektiğinde uzatılmak üzere İstanbul ile Boğaziçi'nin Anadolu ve Rumeli kıyılarında inşa edilecek iskeleler arasında vapur işletme imtiyaz ve tekeli, yirmi beş sene süreyle Şirket-i Hayriye'ye verilir. Ayrıca, vapur ve iskelelerin inşasına gerekli paranın temini için de şirketin her biri 3.000 kuruş değerinde olan 1.500 hisse senedi çıkarması kararlaştırılır. Hükûmet (*Meclis-i Vükelâ*) üyeleri, şirketin kurulması kararını padişahın onayına sunarken her biri aynı zamanda bu hisselerden kaç tane satın alacağını da bir pusulaya yazıp padişaha takdim ederler. Bu listeden

31 Lutfî, *Târih,* haz. Münir Aktepe, İstanbul 1984, c. 9, s. 40.

32 Cevdet Paşa, *Tezâkir 40 Tetimme*, Ankara 1967, s. 44-45.



9- Yalı önünde kayıklar ve hanım yolcuları (MSA)

tarihli iradesi ile başta padişah ve annesi Bezmiâlem Valide Sultan olmak üzere, vükelâ, memur ve sermaye sahiplerinin 7 Aralık 1850 tarihi itibarıyla toplam 830 hisse senedi satın almış olmaları,[36] hisse senetlerinin en azından 1850 Kasım'ından itibaren satışa sunulduğunu ve bir yandan bu şekilde sermaye toplanırken, diğer yandan da şirketin kuruluş prosedürünün tamamlandığını ortaya koymaktadır.

Bu husus önemlidir; zira literatürde şirketin 1851'de kurulduğu yönünde yanlış ve fakat bir o kadar da ve eşya taşıması şeklinde bu karar değiştirilir; ayrıca, Tersane vapurlarının işleyeceği bu hatlarda yabancı şirketlerin vapur çalıştırması yasaklanır.[41]

Şirket-i Hayriye Komisyonu, öncelikle Boğaz'ın iki yakasında yapılacak iskelelerin yerlerini belirler. Şöyle ki, Avrupa yakasında, Beşiktaş, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Bebek, Rumelihisarı, Baltalimanı, Emirgân, İstinye, Yeniköy, Tarabya, Büyükdere ve Sarıyer; Anadolu yakasında ise, Beykoz, Kanlıca, Anadoluhisarı, Kandilli, Çengelköy, Beylerbeyi, Kuzguncuk ve Üsküdar'da iskele

33 BOA, İ.DH, nr. 13077; *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 436 (15 Kasım 1850/10 Muharrem 1267), s. 1-2.

34 İmtiyaz fermanının bir sureti için bk. BOA, İ.DH, nr. 13579 (16 Ocak 1851/13 Rebiülevvel 1267); BOA, YEE, 94/21. Ayrıca bk. *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 443 (26 Şubat 1851/24 Rebiülahir 1267), s. 1.

35 BOA, İ.DH, nr. 13579 (16 Ocak 1851); *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 441 (29 Ocak 1851/26 Rebiülevvel 1267), s. 2-3.

36 *Cerîde-i Havâdis*, nr. 509 (7 Aralık 1850/2 Safer 1267), s. 2.

37 Lutfî, *Târih*, c. 9, s. 39-41.

38 BOA, İ.DH, nr. 13629 (7 Şubat 1851/5 Rebiülahir 1267). Sipariş edilen gemilerin fiyatları ve güçleriyle ilgili olarak bk. BOA, İ.DH, nr. 13579 (16 Ocak 1851).

39 BOA, İ.DH, nr. 13810 (14 Mart 1851/11 Cemaziyelevvel 1267); BOA, A.AMD, 30/26; *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 445 (1 Nisan 1851/29 Cemaziyelevvel 1267), s. 3.

40 *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 436 (15 Kasım 1850/10 Muharrem 1267), s. 2.

41 BOA, İ.MVL, nr. 8142 (1 Nisan 1852/10 Cemaziyelahir 1268).



10- Dersaadet / İstanbul ve karşıda Selimiye kışlası (İstanbul limanı)

yapılmasına karar verir.[42] Ancak, Sadaret, iskelelerin inşasının gecikmesi ve bu arada bazı kazaların meydana gelmesi üzerine iskelelerin bir an önce tamamlanmaları için şirketi uyarır.[43] Sipariş edilen gemilerin geliş tarihinin yaklaşmasına ve Şirket-i Hayriye Komisyonu'nun teşekkül etmiş olmasına rağmen, şirketin idaresi henüz bir istikrara kavuşamamıştı. Bu yüzden tüzük gereği hissedarların oyuyla belirlenecek bir idare meclisi oluşturuluncaya kadar şirketin işlerini yürütmek üzere öncelikle Mösyö Lafonten isimli bir tüccar geçici olarak müdürlüğe getirilir;[44] ancak, 10 Rebiülevvel 1268 (3 Ocak 1852) tarihinde vapurların iltizamla idaresine kararlaştırılır[45] ve vapurlar 10.500 lira senelik bir bedel karşılığında altı yıl süreyle Antuvan Kalcıyan ile Agop Bilezikçiyan'a ihale edilir.[46] Böylece mültezimler kâr ve zararı kendilerine ait olmak ve söz konusu senelik bedeli şirkete ödemek kaydıyla vapurların işletmesini üstlenirler.

Mültezimlerle yolcu taşımacılığında ve gemi çekmekte kullanılacak vapurların çalıştırılma şartları, yapılacak iskelelerin niteliği ve ihalenin diğer koşullarını belirleyen 22 maddelik ayrıntılı bir sözleşme yapılır.[47] Emmanuel Baltazzi aracılığıyla İngiltere'den getirtilen yandan çarklı dört vapur, 1852 senesinin ilkbaharından itibaren Boğaziçi'nde seyrüsefere başlar.[48] Ancak, ortada ciddi bir sorun vardı: Boğaziçi'nde önceleri gemi çekmekle başlayıp daha sonra işi yolcu taşımacılığına kadar vardıran yabancı vapur işletmeleri hâlâ ciddi bir sorun olarak ortada duruyor ve üstelik sayıları da günden güne artıyordu. Hükûmet, bu vapurları işletenlerin yapılan uyarıları dikkate almamaları üzerine konuyu İngiltere ve Fransa sefaretleriyle görüşür ve neticede Osmanlı Hükûmeti'nin isteği haklı bulunarak yabancı gemilerin Boğaziçi'nde yolcu taşımaları yasaklanır.[49]

Bu arada mültezimler cenahında iki önemli gelişme olur; birincisi, sözleşme koşullarını yerine getirmeyen

42 BOA, İ.MVL, nr. 7419.

43 BOA, A.MKT.NZD, 117/82.

44 BOA, İ.MVL, nr. 7310 (25 Ağustos 1851/27 Şevval 1267).

45 BOA, İ.DH, nr. 14744 (11 Kasım 1851/16 Muharrem 1268).

46 BOA, İ.MVL, nr. 7875.

47 BOA, İ.MVL, nr. 7875 (3 Ocak 1852/10 Rebiülevvel 1268). Bir sureti için bk. *Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye,* s. 139-143.

48 *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 465 (14 Mart 1852/22 Cemaziyelevvel 1268), s. 2.

49 BOA, A.AMD, 40/91 (2 Ekim 1852/17 Zilhicce 1268).



11- Boğaziçi'nde arabalı vapur (İBB, Atatürk Kitaplığı)

mültezimlerin şirketi zarara uğratması ve diğeri de Agop Bilezikçiyan'ın vefat etmesiydi. Hükûmet, bütün bu gelişmelerle birlikte yabancı vapurların Boğaziçi'nde yolcu taşımalarının yasaklanmasının mültezimlere getirdiği ek avantajları da bahane ederek sözleşmeyi fesheder. Esas amacı, oluşan yeni şartlar doğrultusunda ihaleyi daha yüksek bir fiyata yenilemek olan hükûmet, herhangi bir haksızlığa yol açmamak düşüncesinden hareketle ihale önceliğini Antuvan Kalcıyan'a tanır ve onun kabul etmemesi durumunda ihalenin başkasına verilmesini öngörür.[50] Sonuçta, Antuvan Kalcıyan'ın bu şartlarda anlaşmaya yanaşmaması üzerine ihale 20.000 lira senelik bir ücret karşılığında bina işleriyle uğraşan Hacı Mıgırdıç Kalfa'ya verilir. Bu arada, 29 Kasım 1853 tarihli bir iradeyle şirketin hesaplarını inceleyip hissedarların hisse taksit borçlarını tahsil etmek, vapur satın alımından dolayı Emmanuel Baltazzi'ye olan borçları ödemek ve şirketin genel işleriyle ilgilenmek üzere hissedarlar arasından seçilecek daimî bir komisyonun kurulması kararlaştırılır.[51]

Yeni mültezim Mıgırdıç Kalfa da şirkete karşı olan sorumluluklarını yerine getiremez ve vapurların kirası için şirkete vermesi gereken üçüncü taksiti ödemekte zorlanır. Yapılan görüşmelerde imtiyazın feshedilip bu işten yakasını sıyırması karşılığında Mıgırdıç'ın zarar ve tazminat talebi yönüne gitmeyeceği ortaya çıkar ve bu konuda kendisinden bir taahhüt senedi alınır. Neticede, Mıgırdıç Kalfa'nın 27 Haziran 1854 tarihi itibarıyla vapurları devretmesi üzerine Şirket-i Hayriye Komisyonu yeni ihale yapılıncaya kadar vapurları emaneten yönetmeye başlar; ayrıca, Mıgırdıç'ın şirkete olan borçlarının da kefilinden tahsiline karar verilir.[52] Şirketin yeniden ve gerçek değeri üzerinden ihale edilebilmesi için kâr veya zarar durumunun daha uzun süreli ve sağlıklı bir biçimde ortaya çıkarılması düşüncesinden hareketle vapurların bir süre daha emaneten idare edilmesi yönüne gidilir.[53] Bu arada ilk mültezim Antuvan Kalcıyan da şirkete borcu olan 202.464 kuruşu vermemek için çeşitli bahaneler ileri sürerek hükûmeti oyalama yönüne gider.[54]

İşletmeyi alan Mıgırdıç Kalfa'nın bu şekilde süresinin dolmasını beklemeksizin görevi bırakmasından ve Şirket-i Hayriye Komisyonu'nun görevi üstlenmesinden bir müddet sonra işleri emaneten yürütmek üzere

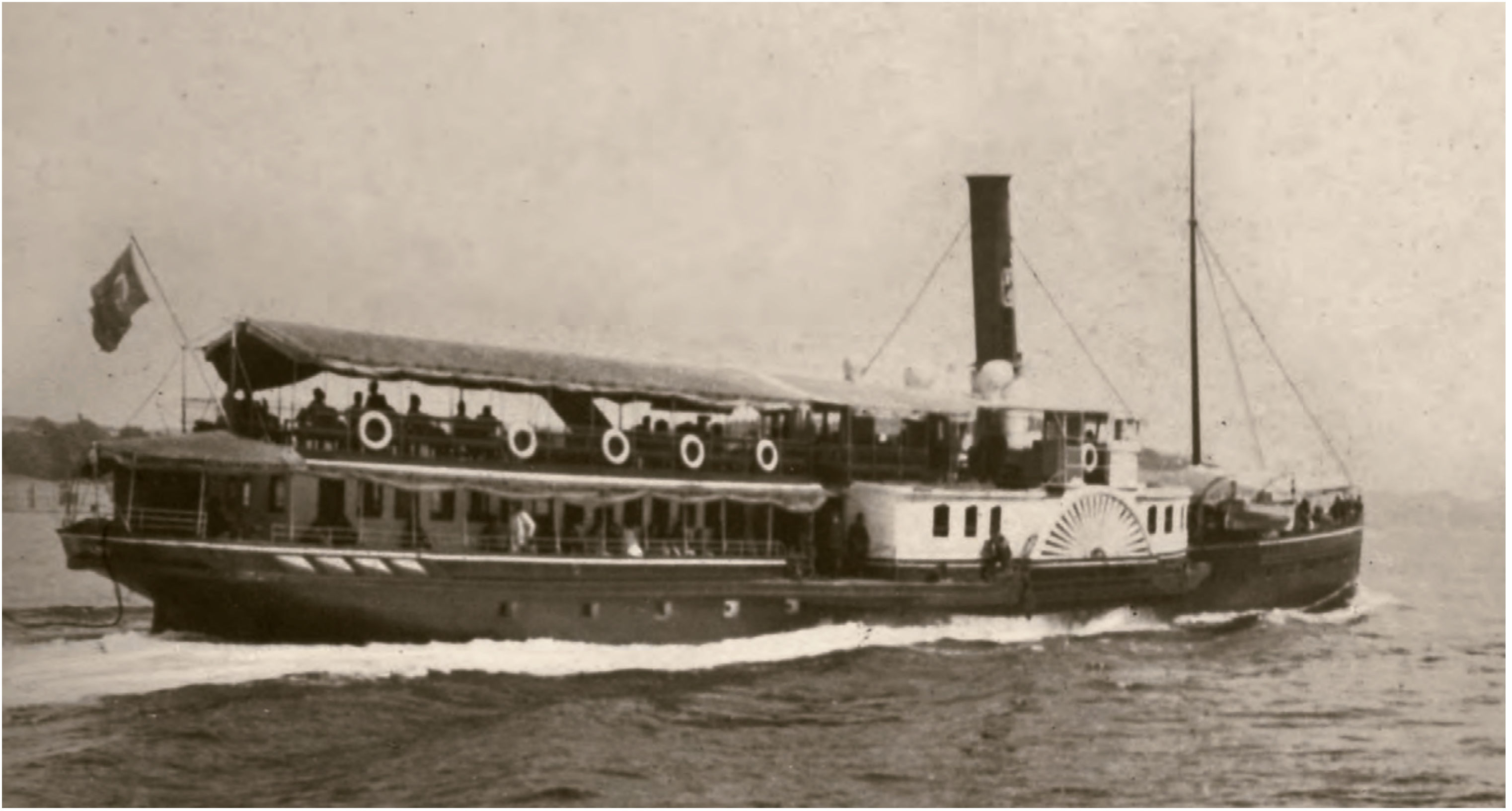
50 BOA, İ.DH, nr. 17499 (20 Eylül 1853/16 Zilhicce 1269). Bu belgeden, şirketin ilk vapurlarından birinin yaklaşık 5.000 liraya Fransızlardan satın alındığı anlaşılıyor. Ayrıca bk. BOA, İ.MVL, nr. 13038 (10 Ağustos 1854/16 Zilkade 1270).

51 BOA, İ.MMS, nr. 2 (29 Kasım 1853/27 Safer 1270).

52 BOA, İ.MVL, nr. 12968 (1 Temmuz 1854/5 Şevval 1270).

53 BOA, İ.MVL, nr. 13782 (1 Şubat 1855/13 Cemaziyelevvel 1271).

54 BOA, İ.MVL, nr. 12112 (1 Mart 1854/1 Cemaziyelahir 1270).



12- Boğaziçi'nde bir vapur (İBB, Atatürk Kitaplığı)

Ticaret Nezareti'nin denetimi altında ve tüccar Ali Hilmi Efendi'nin başkanlığında şirketin ilk idare meclisi oluşturulur.[55] Kuruluşundan Ticarethane'de oluşturulan bu meclise kadar geçen süre içerisinde şirketin bütün bürokratik işlerinin ve hisselerin alım satım muamelelerinin Beylikçi'nin denetimi altındaki memurlar tarafından yapılmış olması,[56] esasında şirketin hükûmetle ilişkili yarı resmî bir kuruluş olduğunu ortaya koymaktadır.

İmtiyazın Uzatılması

Şirketin imtiyaz süresi 31 Aralık 1872 tarihli içtüzükle on yıl daha uzatılır ve buna karşılık şirketin yıllık net kârının %5'i Şehremaneti'ne tahsis edilir. İçtüzüğe göre Ticaret Nezareti'nin gözetimi altında olan şirketin yönetim organları, genel kurul, idare meclisi, meclis başkanı ve şirket müdürüydü. Ticaret nazırı, rutin olarak kendi başkanlığında toplanan genel kurulu gerektiğinde olağanüstü olarak da toplantıya çağırabilirdi. İdare meclisi üyeleri, başkanı ve şirket müdürü, genel kurulun gizli oylamayla alacağı karardan sonra çıkacak olan padişahın iradesiyle değiştirilebilirdi. Dört üye ile bir başkandan oluşan idare meclisinin üyeleri iki yıllığına, başkanı ise belirsiz bir süre için seçilirdi. Bunun dışında şirketin bir de maaşlı müdürü vardı. Müdür, idare meclisi üyesi değildi ve sadece bilgi vermek için oturumlara katılabilirdi.[57]

29 Ekim 1888 tarihinde imtiyaz süresinin otuz sene daha uzatılması vesilesiyle şirketin içtüzüğü yenilenerek sermayesi 200.000 liraya çıkarılır. Şirket, hükûmetin izni olmaksızın sermayesini artıramaz, azaltamaz veya borçlanamazdı. Hisse senetleri isme yazılı olup, sadece Osmanlı uyruklularca satın alınabilirdi. Ayrıca, teknik personel dışındaki şirket çalışanlarının Osmanlı uyruklu olmaları şartı getirilir ve Tersane-i Âmire'nin oluşturacağı bir komisyon tarafından her yıl vapurların denetlenmesi kararlaştırılır. Bu düzenlemeyle idare meclisi başkanının görev süresi dört yılla sınırlandırıldığı gibi, meclisin yetkileri de artırılır ve şirketin sözleşme ve şartnamesi yenilenir.[58] Ancak, bu yeni imtiyazla birlikte, şirketin imtiyazının Boğaziçi'nde yolcu ve eşya taşımakla sınırlandırılması ve Karadeniz'e çıkacak gemileri çekmek ve karaya oturan gemileri kurtarmak yetkisinin imtiyaz dışı bırakılması şirket idarecilerinin tepkisini çeker ve yöneticiler hükûmete

55 BOA, İ.DH, nr. 23935 (2 Aralık 1856/4 Rebiülahir 1273). Bu belgeden anlaşıldığına göre şirketin idare meclisi, müdür dâhil yedi kişiydi.

56 BOA, İ.DH, nr. 29593 (28 Kasım 1859/3 Cemaziyelevvel 1276).

57 *Düstur*, Birinci tertip, İstanbul 1295, IV, 470-477; *Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye,* s. 144-149; Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-i Belediyye*, İstanbul 1995, c. 5, s. 2295-2302.

58 BOA, İ.MMS, nr. 4297 (29 Ekim 1888/23 Safer 1306).



13- Yandan çarklı bir arabalı vapur (İBB, Atatürk Kitaplığı)

başvurarak alınan haklarının iadesiyle birlikte Marmara sahillerine iskeleler yaptırıp gemi işletme imtiyazını da talep ederler.[59] Sonraki gelişmeler bu başvurudan şirket adına olumlu bir sonuç çıkmadığını ortaya koymaktadır.

Şirketin vapur sayısını artırma ve mevcut vapurlarını onarma kararına karşılık 19 Temmuz 1903 tarihinden itibaren imtiyaz süresi elli sene daha uzatılır.[60] 12 Ekim 1910'da şirket içtüzüğü yeniden düzenlenir. Şirketin bir "Osmanlı anonim şirketi" olduğuna vurgu yapılan yeni içtüzükte, hissedarların, idare meclisi üyelerinin ve bütün çalışanlarının Osmanlı uyruklu olması şartı muhafaza edilir; sadece teknik elemanlar yabancı olabilirdi. Sermaye miktarı aynı kalmak kaydıyla daha önce 20 lira olan hisse senetlerinin değeri 5 liraya indirilir; böylece, senet sayısı 40.000'e çıkarılarak sermayenin mümkün mertebe kitleye yayılması hedeflenir; ayrıca şirkete, hissedarların üçte ikisinin kararıyla sermayesinin yarısı kadar borçlanma hakkı tanınır. Getirilen diğer bir yenilik de, genel kurulun ticaret nazırı yerine, diğer anonim şirketlerde olduğu gibi idare meclisi başkanının riyasetinde toplanmasıydı. Şirketin işleri, idare meclisinin seçtiği bir genel müdürle iki müdürden oluşan bir müdürler heyeti tarafından yürütülürdü. Müdürlerden birisi işletme, diğeri levazım, satın alma, ambar ve onarım alanlarından; genel müdür ise, şirketin bütün işlerinden sorumluydu.[61]

Her ne kadar 1910 düzenlemesiyle şirketin hissedar, çalışan ve yöneticilerinin Osmanlı uyruklu olması zorunluluğu korunduysa da, I. Dünya Savaşı'nın hemen ardından hem Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'nin bir anonim şirkete dönüştürülmesi ve hem de Şirket-i Hayriye'nin sermayesinin artırılarak hisse senetlerinin hamiline ait olması konularının ciddi olarak hükûmetin gündemine girdiği anlaşılıyor. Ancak, Sultan Mehmed Vahideddin'in bu konudaki düşünceleri hükûmetten farklıydı. Nitekim, bu gibi müesseselerin millî renginin ve kimliğinin korunması ve yönetimlerinin yabancı sermayenin eline geçmemesi kanaatinde olan padişah, hisse senetlerinin sadece Osmanlı uyruklulara ait olması gerektiği fikrindeydi.[62] Padişahın bu son derece açık düşünce ve beyanına rağmen, Damad Ferid Paşa Hükûmeti'nin bu konuyu sürekli gündemde tuttuğu görülüyor.[63]

Şirket Vapurları

1852 yapımı altı yolcu vapuruyla işe başlayan Şirket-i Hayriye, zamanla gelişimine ve ihtiyaca göre filosunu sürekli genişletti. 1866 Ağustos'unun ortalarından itibaren 1895'e kadar hemen hemen kesintisiz bir şekilde müdürlük yapan ve 1875'te bir ara azledilip işlerin kötüye gitmesi üzerine tekrar göreve çağırılan Hüseyin Hâki Efendi zamanı, şirketin en parlak dönemlerinden biridir. Bu dönemde vapur sayısı on altıdan kırk altıya çıkarıldığı gibi, Hüseyin Hâki'nin adamlarını İngiltere'ye gönderip İngiliz mühendislere tarif ettirerek çizimlerini yaptırttığı *Suhulet* isimli ilk araba vapuru 1870'te hizmete girdi. O dönemde iki sahil arasına çekilmiş halatlar arasında işleyen araba vapurlarının çalıştığı Avrupa'da henüz serbest ve açık denizde seyredebilen araba vapuru yoktu. Derinliği olmayan bu vapuru İstanbul'a getiren İngiliz kaptanın yolculuğunun hayli sıkıntılı geçtiği rivayet edilir. *Suhulet*, ilk seferini Kabataş-Üsküdar arasında yaptı; ancak, Boğaz'ın iki yakası arasında yük taşıyan Üsküdar mavnacılarının, daha önce kayıkçıların yolcu vapurlarına yaptığı gibi, araba vapuru seferlerini sabote

59 BOA, İ.DH, nr. 87493 (29 Ocak 1889/27 Cemaziyelevvel 1306).

60 BOA, İ.TNF, 12/39 (19 Temmuz 1903/23 Rebiülahir 1321); *Boğaziçi, Şirket-i Hayriye,* s. 13.

61 BOA, İ.TNF, 22/19 (29 Eylül 1910/24 Ramazan 1328).

62 BOA, İ.DUİT, 17/47 (19 Temmuz 1919).

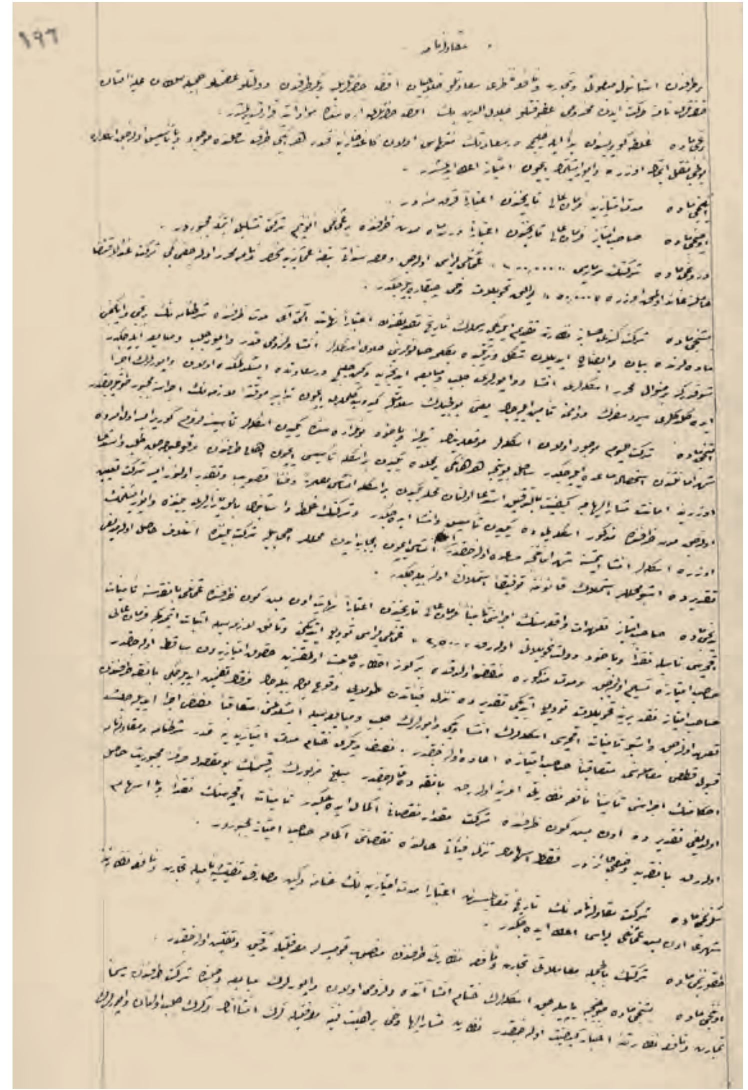
63 Damad Ferid Paşa Hükümeti'nin konuyla ilgili aldığı kararlar için bk. BOA, MV, 220/58, 220/131 (4 Eylül 1920).



14- Sultan Abdülaziz'in 12 Mayıs 1864 tarihli bir iradesi ile, bütün tüccar gemileriyle Şirket-i Hayriye ve Hazine-i Hassa vapurlarına çekilecek yeni sancak (BOA, İ.DH, nr. 36200)

etmek ve engellemek için ellerinden geleni yaptıkları anlaşılıyor. Bütün engellemelere rağmen, gün geçtikçe sayıları artan bu araba vapurlarının yanaşması için özel iskeleler inşa edilir.[64] Daha sonra sefer güzergâhına dâhil edilen Sirkeci'de de araba vapuru iskelesi yapılır.[65] 1900 yılından itibaren yandan çarklı vapurların yerine pervaneli (*uskur*) vapurlar kullanılmaya başlanır.[66]

Boğaziçi'nde oturan üst düzey memurlara tahsis edilmiş olan şirket vapurunda vükelâ ve diğer üst düzey memurlar için özel bölümler vardı ve bu özel yolcuların taşıma ücreti de doğal olarak diğerlerine göre biraz daha pahalıydı.[67] Vapurlara zaman zaman taşıma kapasitesinin üzerinde yolcu alınması bazı sıkıntılara neden olurdu; nitekim böyle bir olayda tehlike vapur açıldıktan sonra fark edilir ve vapur, seferini ancak yolcuların bir kısmı gönderilen kayıklarla boşaltıldıktan sonra tamamlayabildi. Bu olay üzerine vapurlara fazla



15- Haliç'te Vapur işletilmesi konusunda Ticaret ve Nafia Nazırı Hallacyan Efendi ile Cemile Sultan'ın vekili ve oğlu Celaleddin Bey arasında yapılan sözleşme suretinin ilk sayfası (BOA, Mukavelât Defteri, nr. 18, s. 196)

yolcu bindirilmemesi için iskelelerde birer zaptiyenin bulundurulması kararlaştırılır.[68]

12 Mayıs 1864 tarihli bir irade ile, gemilere çekilen Osmanlı sancağının şeklinin yenilenmesi ve bütün tüccar gemileriyle Şirket-i Hayriye ve Hazine-i Hassa vapurlarına yeni sancağın çekilmesi kararlaştırılır.[69] Gemilerde içki satılması ve içilmesi yasaktı; ancak, şirket, kiraya verdiği gemi büfelerindeki kiracılarını bu yasak konusunda uyarmadığı için bazı istenmeyen durumlar meydana gelir ve bunun üzerine söz konusu yasağı uygulamaları için Ticaret Nezareti ile Zabtiye Müşirliği yetkilileri uyarılırdı.[70] Öte yandan Boğaziçi'nde ve Haliç'te seyrüsefer eden yolcu ve ticaret vapuru sayısı günden güne çoğaldığı için bunların yakıt olarak kullandıkları kömürün çıkardığı

64 *Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye*, s. 19.

65 BOA, Y.PRK.ASK, 158/15 (31 Ocak 1900/19 Kanunisani 1315).

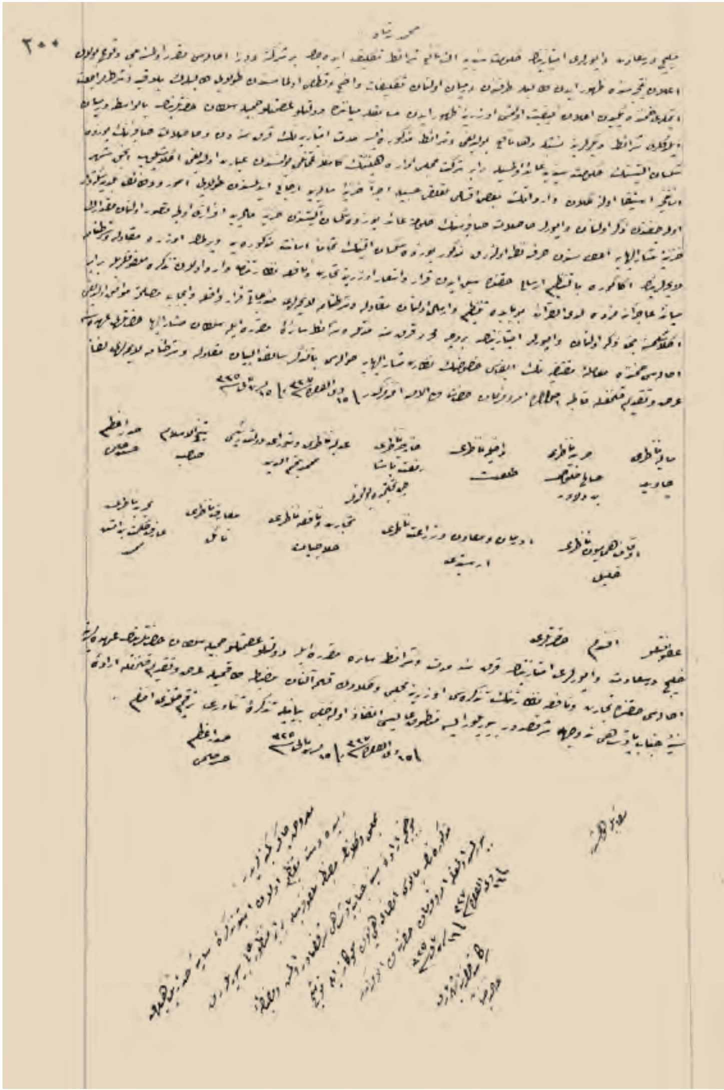
66 *Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye*, s. 24.

67 BOA, İ.DH, nr. 20628 (27 Nisan 1855/9 Şaban 1271).

68 BOA, A.MKT.NZD, 186/42 (15 Haziran 1856/11 Şevval 1272).

69 BOA, İ.DH, nr. 36200 (12 Mayıs 1864/5 Zilhicce 1280).

70 BOA, A.MKT.MHM, nr. 417/30.



16- Haliç'te vapur işletilmesi imtiyazının 40 yıl süre ile Cemile Sultan'a verilmesine dair Sultan Mehmed Reşad'ın iradesinin sureti (BOA, Mukavelât Defteri, nr. 18, s. 200)



17- Zabtiye Muavini Mehmed Tevfik Efendi'nin satın aldığı hissenin ikinci taksitinin tahsil edildiğine dair Şirket'in makbuzu (BOA, T, nr. 1749/1)

isin neden olduğu kirliliğin artık önemli bir çevre sorunu hâline geldiği ve resmî belgelere yansımaya başladığı görülüyor. Nitekim gemilerin çıkardığı dumanın çevrede yarattığı kirliliğin azaltılabilmesi için Avrupa'dan aletler getirtilmeye çalışıldığı[71] ve daha sonra da kaliteli İngiliz kömürü kullanımının zorunlu tutulduğu anlaşılıyor.[72]

Deniz yolunu kullanmak zorunda olan öğrenci ve güvenlik güçleri için vapurlarda indirimli seyahat etme imkânı, yani paso uygulaması mevcuttu;[73] kaçak olarak vapura binen biletsiz yolculardan ise normalin iki katı ücret alınırdı.[74] Vapurların yaz ve kış tarifesi memurların çıkış saatlerine göre ayarlanır;[75] ramazan ayı münasebetiyle ayrıca özel bir tarife uygulanırdı.[76] Zaman zaman vapur ve iskelelerde istenmeyen olayların meydana gelmesi[77] ve ayrı mekânlarda yolculuk yapmalarına rağmen bazı kişilerin hanım yolcuları rahatsız etmelerinin önlenememesi, yetkilileri birtakım tedbirler almaya yöneltir. Şirket, Dâhiliye Nezareti'ne başvurarak güvenliği sağlamak amacıyla her vapurda bir görevli bulundurulmasını talep ederse de nezaret, polis sayısının yetersizliğini gerekçe göstererek bunun mümkün olmadığını ve bu gibi durumlarda en yakın karakola haber verildiğinde gereğinin yapılacağını şirkete bildirir.[78] Diğer yandan, kaptanların dikkatsizliği yüzünden zaman zaman ölümlü kazalar meydana gelirdi. Şûrâ-yı Devlet, bu konuyla ilgili yaptığı bir değerlendirmede, bu tür kazalara sebep olan kaptanların cinayet davasıyla yargılanacağını karara bağlar.[79]

Şirket-i Hayriye ile birlikte büyük bir gelişme gösteren Boğaziçi'nde yerleşim yoğunlaştıkça şirketin

71 BOA, ŞD, 2/5 (19 Nisan 1871/28 Muharrem 1288).

72 BOA, Y.MTV, 298/118 (6 Haziran 1907/24 Rebiülahir 1325).

73 BOA, DH.EUM.THR, 31/20 (14 Mart 1910/1 Mart 1326).

74 BOA, DH.MKT, 1185/14 (22 Temmuz 1907/9 Temmuz 1323); BOA, İ.DUİT, 36/14.

75 BOA, MV, 140/103 (6 Haziran 1910/27 Cemaziyelevvel 1328); BOA, DH.İD, 130/8 (24 Temmuz 1329).

76 BOA, MV, 143/23 (18 Ağustos 1910/11 Şaban 1328).

77 BOA, ZB, 601/63 (24 Aralık 1908/11 Kanunievvel 1324).

78 BOA, DH.EUM.THR, 31/52 (7 Eylül 1908/10 Şaban 1326); 55/48 (17 Teşrinisani 1326); 57/41 (18 Kanunuevvel 1326).

79 BOA, ŞD, 2/18 (29 Ağustos 1871/12 Cemaziyelahir 1288).



18- Boğazda iskeleden kalkan bir yolcu vapuru

vapur çalıştırdığı hatlar ve iskeleler de çoğalır; ancak, bazen de aksi durumlar, yani siyasi, iktisadi ve demografik şartların zorlamasıyla şirketin faaliyette bulunduğu hatlarda daralmalar olurdu. Hatta, 1864'te ilginç bir şekilde Fevaid-i Osmaniye'nin imtiyaz alanında olan Adalar ve Kadıköy hatlarına gemi işletme imtiyazının Şirket-i Hayriye'ye verildiği ve şirketin bu hatlarda çalıştırmak üzere Londra'dan iki vapur sipariş ettiği görülüyor. Şirket, bir süre bu hatlarda vapur çalıştırdıktan sonra, önce Kadıköy ve ardından da Adalar hattından çekilerek bu hatları tekrar Fevaid-i Osmaniye'ye bırakır.[80] Ancak, şirketin, Mayıs 1868-Temmuz 1869 tarihleri arasında tekrar Adalara seferler düzenlediği[81] ve İdare-i Aziziye'nin bağlı olduğu Bahriye Nezareti Meclisi'nin 6 Temmuz 1874'te şirket vapurlarının İdare'nin imtiyaz alanına giren Gemlik ve Mudanya'ya vapur çalıştırmasında bir sakınca olmadığına dair bir karar aldığı;[82] fakat, bu kararın uygulama alanına konulamadığı anlaşılıyor. Şirket, faaliyet alanını 1912'de Yeşilköy'e (Ayastefanos) kadar genişletir.[83] Bu tarihte, ayrıca, Galata Köprüsü ve Boğaziçi'ndeki iskelelerde yeni salonlar inşa edildiği gibi, köprüdeki salonlar da elektrikle aydınlatılır.[84]

Bağdat Demiryolu imtiyazının Almanlara verilmesinden sonra, hattın başlangıç noktası olan ve İdare-i Mahsusa'nın imtiyaz alanında bulunan Haydarpaşa'ya vapur çalıştırılması hususu demiryolu şirketi tarafından gündeme getirilir. İdare-i Mahsusa ile Şirket-i Hayriye arasında yapılan görüşmeler neticesinde Şirket-i Hayriye'nin Beşiktaş-Haydarpaşa arasında vapur çalıştırıp hasılatın iki şirket arasında paylaşılması hususunda anlaşmaya varılır.[85]

80 Küçükalioğlu, *İdare-i Mahsusa*, s. 54.

81 Şirket-i Hayriye, esasında Adalar'a biraz da hükümetin zoruyla sefer yapar; şirket, yeterince vapuru olmayan Tersane'nin sipariş ettiği vapurlar gelinceye kadar geçici olarak Adalar'a seferler düzenler (Abdülahad Nuri, *Seyr-i Sefain İdaresi*, s. 19-20).

82 Abdülahad Nuri, *Seyr-i Sefain İdaresi*, s. 40-41.

83 Murat Koraltürk, *Şirket-i Hayriye 1851-1945*, İstanbul 2007, s. 117.

84 Bayram Camcı - Cezmi Zafer ve Şükrü Yaman, *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*, İstanbul 1994, c. 1, s. 187.

85 BOA, İ.HUS, 107/54 (13 Temmuz 1903/17 Rebiülahir 1321); BOA, İ.TNF, 14/31 (26 Şevval 1323).

ŞİRKET-İ HAYRİYE'NİN KURULUŞU MESELESİ

ALİ AKYILDIZ

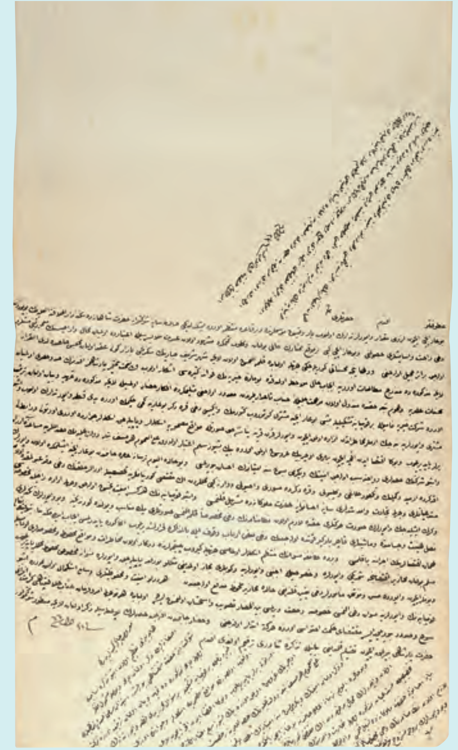
Hayli yakın döneme ait bir konu olmasına rağmen, İstanbul'da ve Osmanlı ülkesinde kurulan ilk yerli anonim şirket olan Şirket-i Hayriye'nin kuruluş tarihi hâlâ bir sorun olarak ortada durmaktadır. Çünkü, konuyla ilgili yazılan kitap ve makalelerin bir kısmında şirketin 1850 ve kahir bir çoğunluğunda ise 1851 tarihinde kurulduğu ifade edilir. 1851 tarihi, Şirket-i Hayriye'nin tarihî temelleri üzerine kurulu olan Şehir Hatları İdaresi tarafından da benimsenmiş olmalı ki 2011 yılını şirketlerinin 160. kuruluş yıldönümü olarak kutladılar; ayrıca, yetkililer internet sitelerindeki tarihçede de kuruluş tarihi olarak 1851 tarihini vermektedirler. Literatürdeki bu yanlışlık, büyük bir ihtimalle Sadrazam Mustafa Reşid Paşa'ya hitaben daha sonra kaleme alınan imtiyaz fermanının 16 Ocak 1851 tarihini taşımasından kaynaklanmaktadır. Oysa, imtiyaz fermanının verilmesi işlemi, bu tür imtiyazlı iktisadi faaliyetler için yerine getirilmesi gereken bir prosedür olup şirketin kurulmasını belirleyen bir olmazsa olmaz uygulama değildi. Netice olarak aşağıda metnini verdiğimiz Şirket-i Hayriye'nin kurulmasına dair irade, Şirket-i Hayriye'nin 1850 yılının sonbaharında kurulduğunu hiçbir şüpheye yer bırakmayacak bir şekilde ortaya koymaktadır.

Bu iradenin metninde şirketin kurulması hususunda sonraya bırakılan hiçbir konunun kalmadığı ve şirketle ilgili bilinen her şeyin açıkça karara bağlandığı görülüyor. Nitekim beşi Boğaziçi'nde yolcu taşımacılığında, ikisi de Boğaz'dan Karadeniz'e çıkacak yelkenli gemileri çekmekte kullanılmak üzere yedi gemiyle faaliyet gösterecek Şirket-i Hayriye isimli bir şirketin kurulması, vapurların yanaşacağı iskelelerin ve yolcuların vapur bekleyeceği kapalı bekleme salonlarının inşa edilmesi, vapurlardaki bekleme salonlarının kadınların erkeklerle bir arada olmaksızın rahat bir ortamda seyahat edebileceği bir şekilde düzenlenmesi, şirketin sermayesinin her biri 3.000 kuruş değerinde olan 1.500 hisse senedinden oluşması, imtiyaz süresinin 25 sene olması, o sırada Boğaziçi'nde yolcu taşıyan Tersane vapurlarının İzmit, Gemlik, Tekirdağ, Gelibolu, Missivri, Ahyolu ve Varna gibi yerlere tahsis edilerek İstanbul'un buralarla irtibatının kurulması, özetle şirketle ilgili her türlü ayrıntı bu belgede söz konusu edilir.

Ahmed Cevdet Paşa ile Fuad Paşa'nın şirketin kurulmasına dair hazırladıkları rapor önce 15 Eylül 1850 tarihli hükümet oturumunda ele alınır ve Mustafa Reşid Paşa'nın başkanlığındaki hükümet üyeleri şirketin kurulması fikrini gayet olumlu bulurlar. Hükümet üyeleri daha da ileri giderek kurulacak şirketin hisse senetlerinden 157 tanesini almayı taahhüt ederler. Mustafa Reşid Paşa'nın bizzat kendisi yirmi hisse satın alır. Belgenin ekinde ayrıca şirketin 925 hisse senedini satın almayı taahhüt eden kişilerin isimleri ile aldıkları hisse miktarları da mevcuttur. Bütün bu hususlar Sultan Abdülmecid'in 30 Eylül 1850 (23 Zilkade 1266) tarihli iradesi ile onaylanır ve Şirket-i Hayriye'nin resmî kuruluş süreci tamamlanmış olur.

***

Atufetlü efendim hazretleri, Boğaziçi içün lüzumu miktar vapurlar tedarik olunup yaz ve kış mevsimlerinde ve bir kaide-i muntazama üzere işletildiği hâlde sâye-i şevket-vâye-i hazret-i şâhânede sekene-i Dârülhilâfetilaliyye'nin bu yüzden dahi rahat ve âsayişleri husulünü ve Boğaziçi gibi bir mevki-i mümtazın hâli bulunan ve gelip gitmekte meşhud olan usret mülâbesesiyle itibarda olmayan mahal ve arazisinin mâmuriyetini müstelzim olacak bir eser-i cemil olacağı ve daha nice muhassenatı görüleceği cihetle ol-bâbda kaleme alınmış olan lâyiha şehr-i şerif-i cârinin sekizinci pazar günü akd olunan Meclis-i Hâss'da lede'l-kırae lâyiha-i mezkûrede münderic mütalâat üzerine icab-ı hâl mülâhaza olundukta bu madde-i hayriyyenin fevaid-i kesiresi âşikâr olup veli-nimet-i bi-minnetimiz padişahımız efendimizin had ve hasrı olmayan muhassenat-ı asriyye ve umum teb'a hakkında mebzul



1- Sultan Abdülmecid'in, Boğaziçi trafiği için yeterince vapur tedariki ve Şirket-i Hayriye'nin kurulması hakkında 30 Eylül 1850 tarihli iradesi (BOA, İ.DH, nr. 221/13077, lef 5)

Muhtemelen yolcu sayısından dolayı şirket, bu hatta küçük vapurları çalıştırmaktaydı; ancak, bu küçük vapurlar kötü ve fırtınalı havalarda seyahati yolcular için tehlikeli bir duruma getirebiliyordu.[86] Şirket, bu hatla da yetinmez ve 1906 senesinde İdare-i Mahsusa'nın imtiyaz alanına giren Adalar, Moda, Pendik, Maltepe ve Yalova'nın kendi imtiyazına dâhil edilmesi karşılığında vapurlarını satın almanın yanında, ayrıca İdare'ye de yılda 3.000 lira vermeyi önerir;[87] ancak, hükûmetin, Şubat 1909'da şirketin Adalar'a vapur seferi düzenlemesi yönünde yeni bir karar alması, bu önerinin o dönemde hayata geçirilemediğine işaret ediyor.[88]

Bu dönemde Şirket-i Hayriye'nin Adalar'a vapur çalıştırma serüveni şöyle gelişir: İdare-i Mahsusa vapuru, Adalar'dan İstanbul'a gelirken yolda dümen zincirinde bir sorun yaşar ve iddiaya göre, Şirket-i Hayriye'nin hisse senetlerine sahip olan ve bu sırada vapurda bulunan bazı kişiler fırsatı değerlendirip İdare-i Mahsusa yerine, vapurları İdare'ninkilerden daha iyi durumda olduğu düşünülen Şirket-i Hayriye'nin Adalar'a vapur çalıştırması için yolculardan 150 kadar imza toplarlar. Bu arada II. Meşrutiyet'in ardından İdare-i Mahsusa, Bahriye Nezareti'nden ayrılıp Nafia Nezareti'ne bağlanmış olduğu için hem İdare-i Mahsusa'nın amiri hem de Şirket-i Hayriye'nin hissedarı olan Nafia Nazırı Gabriel Noradunkyan Efendi, bu başvuruyu hemen değerlendirip hükûmetin gündemine getirir. Başvuruyu inceleyen Kâmil Paşa Hükûmeti'nin şirkete Adalar'a vapur çalıştırma izni vermesiyle İdare-i Mahsusa'nın imtiyazı ihlal edilmiş olur. İdare-i Mahsusa'nın bu duruma itiraz etmesi ve konuyu çözüme kavuşturmak amacıyla oluşturulan komisyonun İdare'nin Adalar'a çalıştırdığı vapurların şirketinkilerden daha iyi olduğuna karar vermesi üzerine İdare-i Mahsusa vapurları tekrar Adalar'a çalışmaya başlar.[89] Böylece, Şirket-i Hayriye'nin Ocak-Şubat 1909 tarihleri arasında kısa bir süre de olsa devam eden ikinci Adalar serüveni de son bulmuş olur.

Şirketin Taşımacılık Faaliyetleri

Şirket, uzun tarihi boyunca İstanbul'da, ülkede ve piyasada yaşanan siyasi ve iktisadi gelişmelerden doğal olarak etkilendi ve zaman zaman da bu etkilerin neticesinde halkla karşı karşıya gelmek zorunda kaldı. Nitekim, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nı finanse edebilmek amacıyla hükûmetin çıkardığı kâğıt para tedavül ettiği süre içerisinde hem piyasadaki dengeleri sarsar hem de bilet ücretleri yüzünden halkla şirket görevlilerinin karşı karşıya gelmelerine ve sorunlara neden olur. O dönemde iskelelerde bilet gişesi uygulaması olmadığı için biletler vapurda satılır; biletçilerin yolculardan gittikçe değer kaybeden kaime yerine sikke talep etmeleri veya kâğıt parayı keyfî olarak rayicinin altında bir değerle almak istemeleri, yolcularla şirket görevlileri arasında sık sık tartışma ve sorunlara yol açardı. Hükûmetin devreye girmesi bile sorunu çözemedi ve Üsküdar vapurundaki görevlilerin kaimeyi yine düşük fiyattan almak istemesi üzerine, yolcular ücret ödemeyi reddederek idare merkezi önünde şirket aleyhinde protestolarda bulunur. Öte yandan, şirket, girdilerin artmasını ve kâğıt parayı gerekçe göstererek bilet ücretlerine zam yaparsa da, halkın gösterdiği tepkiden çekinen hükûmet bu zamlara onay vermez. Ancak, şirket, devam eden bu olumsuz şartlardan dolayı bir ara faaliyetlerini tatil etmeyi bile düşünür ve bunun üzerine bir süre sonra taşıma ücretlerine zam yapılır. Bu arada şirket de enflasyon karşısında ezilen çalışanlarının maaşlarını %30 oranında artırır.

Kâğıt paranın kaldırılmasından sonra taşıma ücretleri kaime öncesi oranlarına indirilerek sikkeyle tahsil edilmeye başlanır;[90] ancak, yine de sikke üzerinden alınan ücretleri fazla bulan halk fiyatların indirilmesi için hükûmete başvurur. Şirket ise, fiyatların uygun olduğunu ileri sürerek kurulacak bağımsız bir komisyon vasıtasıyla maliyetlerin hesaplanmasını önerir ve bu işlemler sonuçlandırılıncaya kadar halkın mağdur olmaması için de iki ay boyunca fakirleri normal fiyatın altında bir ücretle taşımak üzere Boğaz'ın Anadolu ve Rumeli yakalarıyla Üsküdar'a toplam üç vapur tahsis eder. Bu vapurların sabah ve akşam saatlerinde birer sefer yapmaları kararlaştırılır.[91] Muhtemelen yolcularla görevliler arasında çıkan bu gibi para bozma anlaşmazlıklarını çözüme kavuşturabilmek amacıyla 1881 senesinin ortalarından itibaren gişe sistemine geçilir.[92] Bu, aynı zamanda şirketin bilet gelirlerinde görevlilerin yapması muhtemel suistimalleri de azaltan bir uygulamaydı.

86 BOA, Y.MTV, 303/158 (26 Kasım 1907/20 Şevval 1325).

87 BOA, Y.MTV, 283/57 (13 Ocak 1906/17 Zilkade 1323).

88 BOA, MV, 124/39 (1 Şubat 1909/10 Muharrem 1327).

89 Abdülahad Nuri, *Seyr-i Sefain İdaresi*, s. 63-64.

90 Ali Akyıldız, *Para Pul Oldu*, İstanbul 2003, s. 275-281.

91 BOA, İ.MMS, nr. 2904 (12 Mayıs 1879/20 Cemaziyelevvel 1296).

92 *Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye*, s. 26.

olan merhamet-i celile-i cenâb-ı tâcdârilerinden mâdud olacağı teslim-gerde-i efkâr-ı huzzâr olmasiyle lâyiha-i mezkûrede temhid ve beyan olunan tertip üzere Şirket-i Hayriyye nâmiyle bir kumpanya teşkiliyle beşi Boğaziçi'ne müşteri götürüp getirmek ve ikisi dahi Karadeniz Boğazı'na gemi çekmek üzere yedi kıta vapur tedarik olunup ve işbu müşteri vapurlarına binecek adamlar muhatarattan âzade olmak için vapurlar karın karına yanaşacak suretle mevâki-i musammemeye iskeleler ve yapılacak iskeleler civarında üzeri örtülü ve râbıtalı yerler yaptırılıp ve buna iktiza eden akçe için beheri üçer bin guruş olmak üzere bin beş yüz sehm itibar olunarak ale'l-umum her sınıf teb'a-i Devlet-i Aliyye'nin hisse almalarına müsaade-i seniyye erzân ve işbu şirketin hisseleri revacına sebep olacak emniyetin ve yirmi beş sene imtiyazın ihsan buyurulması ve bu hâlde el-yevm Tersane-i Âmire canibinden Boğaziçi'ne işlemekte olan vapurların Akdeniz'de İzmit ve Gemlik ve Tekfurdağı ve Gelibolu ve Karadeniz'de Missivri ve Ahyolu ve Varna gibi mahallerden en muktezi görünenlerine tahsisiyle oralar halkının dahi vukubulmakta olan müsted'ayatları vechile ticaret ve âmed şüdleri sâye-i ihsan-vâye-i hazret-i mülûkânede teshil kılınması ve işbu kumpanyanın herkese emniyet-bahş olacak vechile idare-i dahiliyye-i mahsusası ve gerek işleyecek vapurların suret-i hareketleri hakkında lâzım olan nizamnamenin dahi mahsusen kaleme alınması suretleri pek münasip ve yolunda göründüğüne ve bu vapurların tekneleri nasıl heyet ve cesamette ve mâşinleri kaçar bargir kuvvetinde olacağının dahi bazı erbab-ı vukuf ile bi'l-müzakere kararlaştırılıp ona göre yaptırılması icap edeceğine binaen bi-tevfikihi Teâlâ hemen iktizalarının icrasına bakılması ve bir de taife-i nisvânın muntazam iskeleler olmaması cihetiyle girip çıkmalarında derkâr olan muhatarat ve mevâki-i mahfûza ve mahsusaları olmamasiyle müsellem bulunan mehâzir iktizasınca şimdiki vapurlara ve hususiyle ecnebi vapurlarına rükûbleri mücâz olmadığı misillü bu defa yapılacak vapurlara nisvâna mahsus mahfuz mahaller yaptırılıp ve bunlar için vapurda müsinn ve mü'temen memurlar dahi tayin kılındığı hâlde mehâzir-i melhûza mündefi olacağından her türlü emniyet ve mahfuziyetleri vesaili istikmâl olunmak üzere işbu kumpanyanın vapurlarına nisvân dahi alınması hususuna ruhsat verilmesi beyne'l-huzzâr tasvip ve istihsan olunmuş ise de ol-bâbda her ne vechile emr ü ferman-ı cenâb-ı hilâfet-penâhi kerâmet-efzâ-yı sunûh ve sudûr buyurulur ise mukteza-yı hikmet-ihtivası üzere harekete ibtidar olunacağı ve huzzâr cânibinden alınacak hisselerin pusulasıyla zikr olunan lâyiha manzûr-i şevket-mevfûr-i hazret-i padişahi buyurulmak için takdim kılındığı beyanıyla tezkire-i senâveri terkim olundu efendim.

Fî 20 Z[ilk]a[de] [12]66

Ma'ruz-ı çâker-i kemineleridir ki,

Hâme-pîrâ-yı ta'zîm olan işbu tezkire-i sâmiyye-i âsafaneleriyle zikrolunan lâyiha ve pusula meşmûl-i nazar-ı şevket-eser-i hazret-i şehinşâhi buyurulmuştur. İstizân-ı sâmi-i sadaret-penâhileri vechile lâyiha-i mezkûrede temhid ve beyan olunan tertip üzere Şirket-i Hayriyye nâmıyla bir kumpanya teşkiliyle ber-minvâl-i muharrer yedi kıta vapur tedarik olunup ol-suretle mevâki-i musammemeye iskeleler ve civarında üzeri örtülü yerler yaptırılıp ve buna iktiza eden akçe için beheri üçer bin guruş olmak üzere bin beş yüz sehm itibar olunarak ale'l-umum her sınıf teb'a-i Devlet-i Aliyye'nin hisse almalarına ruhsat ve zikrolunan emniyetin ve yirmi beş sene imtiyazın i'ta olunması ve bu hâlde el-yevm Tersane-i Âmire cânibinden Boğaziçi'ne işlemekte olan vapurların mahall-i merkumeden en muktezi görünenlerine tahsisiyle müsted'ayat-ı mezkûre vechile ticaret ve âmed şüdün sâye-i ihsan-vâye-i hazret-i mülûkânede teshil kılınması ve ol-vechile lâzım olan nizamnamenin dahi mahsusen kaleme alınması ve bu vapurların ber-vech-i meşrûh bi-tevfikihi Teâlâ hemen iktizalarının icrasına bakılması ve her türlü emniyet ve mahfuziyetleri vesâili istikmâl olunmak üzere işbu kumpanyanın vapurlarına nisvân dahi alınması hususuna ruhsat verilmesi suretleri münasip ve yolunda görünmüş olmasiyle ol-vechile icra-yı muktezası şeref-efzâ-yı sunûh ve sudûr buyurulan emr ü ferman-ı hümayun-ı cenâb-ı hilâfet-penâhi icab-ı celilinden olarak evrak-ı merkume yine sûy-i vâlâ-yı âsafilerine iâde ve tesyar kılındığı muhat-ı ilm-i âli-i vekâlet-penâhileri buyuruldukta ol-bâbda emr ü ferman hazret-i veliyyü'l-emrindir.

Fî 23 Z[ilk]a[de] sene [12]66

KAYNAK

BOA, İ.DH, nr. 13077, lef 5.

Tablo 1- Şirket-i Hayriye'nin gelir ve gider tablosu

Sene	Gelirler (Kuruş)	Giderler (Kuruş)	Net Kâr (Kuruş)
1852-1854	9.155.369	8.985.407	169.961
1854-1855	6.887.821	3.581.788	3.306.033
1857-1858	8.635.868	5.306.661	1.439.885
1858-1859	9.886.377	5.686.576	3.295.837
1859-1860	11.174.633	7.309.300	3.749.373
1860-1861	9.414.445	6.977.493	2.436.952
1861-1862	9.254.057	8.068.053	1.150.423
1862-1863	8.816.385	7.095.401	1.669.354
1863-1864	8.030.738	6.021.063	2.009.675
1864-1865	10.184.411	6.941.575	3.145.550
1865-1866	10.010.348	7.571.523	2.364.660
1866-1867	10.837.891	9.383.487	1.454.404
1867-1868	10.723.339	7.592.644	3.130.695
1868-1869	11.523.433	7.659.190	3.864.242
1869-1870	11.812.035	8.217.660	3.594.374
1870-1871	13.362.466	8.693.452	4.669.014
1871-1872	14.620.652	10.164.362	4.456.390
1872-1873	15.139.330	12.291.535	2.847.795
1873-1874	15.559.927	12.798.022	2.761.906
1874-1875	15.860.032	12.376.225	1.798.023
1875-1876	15.303.384	15.163.512	139.871
1876-1877	12.718.293	9.643.659	3.074.634
1877-1878	6.875.942	7.592.547	-716.604
1878-1879	7.403.072	8.467.536	-1.063.853
1879-1880	11.444.847	11.464.703	-19.856
1880-1881	11.653.805	11.389.293	264.512
1881-1882	11.154.248		287.864
1882-1883	11.808.579		287.200
1883-1884	11.700.412		-108.067
1884-1885	11.369.975		21.941
1885-1886	11.340.194	10.917.968	401.114
1886-1887	11.401.648	10.930.217	447.859
1887-1888	11.750.950	11.169.640	552.244
1888-1889	11.577.809	10.866.552	675.693
1889-1890	11.576.712	10.597.115	793.943
1890-1891	12.330.829		603.695
1891-1892	12.508.201	11.914.395	486.421
1892-1893	12.823.615	12.106.452	579.548
1893-1894	13.201.507	12.454.109	569.827
1894-1895	14.072.760	13.263.018	619.445
1895-1896	13.846.777	12.764.007	850.196
1896-1897	12.696.860	12.185.707	382.323
1897-1898	12.312.785	12.781.728	-468.936
1898-1899	13.050.211	10.392.260	14.245
1899-1900	13.445.528	10.510.875	185.185
1900-1901	13.148.138	13.946.148	370.352
1901-1902	13.514.246	10.454.880	250.000
1902-1903	14.055.010		680.000
1903-1904	14.263.082	10.695.749	760.000
1904-1905	14.517.263	10.494.678	
1905-1906	14.821.248	10.109.114	
1906-1907	15.287.702		
1907-1908	16.490.229		
1908-1909	16.704.027	12.520.790	
1909-1910	17.917.430	13.307.552	1.975.702
1910-1911	20.075.856	14.856.943	
1911-1912	21.094.125	15.101.122	

Tablo 1'e biraz yakından bakıldığında, savaş ve kriz dönemleri hariç, şirketin gayrisafi gelirlerinin genel itibarıyla sürekli bir artış eğilimi içerisinde olduğu görülür. Tersinden bir ifade ile, ülkenin içinde bulunduğu koşullar şirket bilançoları üzerinden takip edilebilir. Nitekim 1860'lı yılların başlarında kaime yüzünden çıkan ve 1862 yılında kâğıt paranın kaldırılmasıyla sonuçlanıp etkilerini bir iki yıl daha devam ettiren mali kriz bu tabloya açık bir biçimde yansır. Bu sorun atlatıldıktan sonra Balkan bunalımına ve 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'na (93 Harbi) kadar şirket göstergelerinin yine olumlu yönde ve yükselme eğiliminde olduğu görülür. 1876, 1877 ve 1878 yıllarındaki keskin düşüşün ardından göstergeler yavaş da olsa olumluya döner. 93 Harbi esnasında yaşanan gelir düşüşleri, önemli ölçüde bu savaşın piyasalarda oluşturduğu olumsuz atmosfer, hükûmetin savaşı finanse edebilmek amacıyla tekrar piyasaya sürdüğü kâğıt para[93] ile ayarı düşük sikkelerin değer kaybından kaynaklanır. Savaştan sonra şirketin gelirleri tekrar rutine döner ve 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nın az da olsa şirket bilançoları üzerinde olumsuz bir etkisi olur. Şirketin gelirleri bu savaştan sonra I. Dünya Savaşı öncesine kadar tekrar olumlu tırmanışını sürdürür.

93 BOA, İ.ŞD, nr. 2876 (25 Eylül 1880/20 Şevval 1297).

MÜSLÜMAN HANIMLARA UYGULANAN VAPURA BİNME YASAĞI

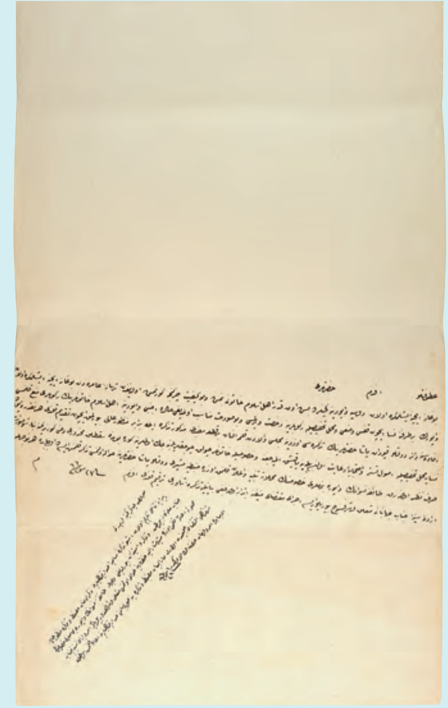
ALİ AKYILDIZ

Aşağıda metni verilen belge ile, Tanzimat'ın akabinde vapurların Boğaziçi'nde yolcu taşımaya başlamasından sonra hükümetin uyguladığı ilginç bir yasak, bilebildiğimiz kadarıyla ilk defa burada gündeme getirilmektir. Söz konusu yasak Müslüman hanımların İstanbul ve Boğaziçi'nde yolcu taşıyan vapurlara bindirilmemelerine dairdir. Bu şekilde bir yasağın varlığını, beş on Müslüman hanımın bir Rus vapuruna binip Boğaziçi'ne gitmeleri vesilesiyle; gerekçesini ise, "Şirket-i Hayriye'nin Kuruluşu Meselesi" yazısında metni verilen Şirket-i Hayriye'nin kurulmasına dair olan belgeden öğreniyoruz. İlk zamanlarda vapurlarda kadınlarla erkeklerin bulunduğu salonlar ayrı olmadığı gibi, yolcuların vapurlara rahatça binip inebilecekleri düzgün iskeleler de yoktu. Dolayısıyla vapurlar açıkta durur ve yolcular bin bir güçlükle kayıklarla vapurlara taşınırdı. İşte yasak, gerekçesini tam da bu noktadan alır. Yasak, vapurlara biniş ve inişlerin kadınlar ve özellikle de çocuklu kadınlar için ciddi bir tehlike oluşturması sebebiyle kadınlar için vapurlarda ayrı ve özel bir mekânın bulunmamasından kaynaklanmaktaydı. 1905 gibi geç bir tarihte bile Yeşilköy İskelesi'ne yanaşamayan vapurların açıkta bekleyip yolcuların İdare-i Mahsusa'nın kiraladığı kayıklarla vapura ve iskeleye taşınıyor olmaları, 1840'lı yıllarla 1850'lerin başında yolcuların ve özellikle de kadınların yaşamış olduğu sıkıntıyı daha açık bir biçimde ortaya koyar.[1]

Yukarıda zikredilen Müslüman kadınların Rus vapuruna binmesi hadisesini öğrenen Kaptanıderya Süleyman Refet Paşa, bu davranışın hoşgörülmesi durumunda diğer Müslüman kadınların da aynı yolu deneyeceğini belirterek bazı tedbirlerin alınmasını önerir. Teklif ettiği çözüm, İstanbul'la diğer limanlar arasında çalışan vapurlar ile İstanbul şehir içi deniz taşımacılığı yapan pazar kayıklarında uygulandığı gibi, kadınlarla erkeklerin seyahat ettiği mekân ve salonların ayrılmasıydı. Ona göre, Boğaziçi'nde çalışan vapurlarda da bu yapılabilir ve erkeklerle kadınların seyahat edeceği salonlar ayrılabilirdi. Böylece hem sorun çözülebilir hem de artacak olan kadın yolcu sayısıyla birlikte Tersane vapurlarının daha fazla kazanç elde etmesi sağlanabilirdi. Süleyman Refet Paşa, önerdiği çözüm şeklinin uygun bulunmaması durumunda, Hariciye Nezareti aracılığıyla bir daha Müslüman kadınları vapurlarına almamaları için Rus vapur şirketinin uyarılmasını teklif eder.

İlginçtir, Süleyman Refet Paşa'nın kadınların vapurlara bindirilebilmesi için yaptığı öneri, bu dönem reformlarının en önemli belirleyicisi, savunucusu ve denetleyicisi olan Meclis-i Vâlâ tarafından uygun bulunmaz ve meclis kadınlara uygulanan yasağın sürdürülmesi yönünde görüş bildirir. Meclis üyelerine göre, Müslüman kadınlar için vapur "ihtiyac-ı hakiki", yani, gerçek bir ihtiyaç değildi. Üyeleri böyle bir karar almaya sevkeden etken, kadınların vapurlara binip inerken yaşayacakları zorluklar ve yanlarında bazen çocukları olacağı için ortaya çıkması muhtemel kazalardı. Meclis, ayrıca, mahallelere haber gönderilip bu yasağı ihlal etmemeleri için kadınların uyarılmalarını önerir. Meclisin bu görüşleri Sultan Abdülmecid'in 9 Temmuz 1850 (28 Şaban 1266) tarihli iradesiyle onaylanarak yasağın sürdürülmesine karar verilir.

Netice itibariyle gerçekçi olmayan böyle bir yasağın uzun ömürlü olması beklenemezdi. Nitekim yaklaşık iki buçuk ay



1- Sultan Abdülmecid'in, Boğaziçi'ne işleyen Rus vapuruna Müslüman kadınlarının binmesinin önlenmesi hakkında 9 Temmuz 1850 tarihli iradesi (BOA, İ. MVL, nr.175/5212)

1 Geniş bilgi için bk. Nezih Başgelen, "Köprü'den Yeşilköy'e Vapur Seferleri", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İstanbul 1995, s. 207-211.

Tablo 1 ile 2 karşılaştırıldığında esas itibarıyla şirketin gayrisafi gelirleri ile taşıdığı yolcu miktarı arasında bir uyumun olduğu görülür. Ancak, şunu da ifade etmek gerekir ki, yolcu sayısı ile kârlılık arasında her zaman doğru bir orantı yoktur. Zira, savaş dönemlerinde çoğu kere şirket vapurları askerî sevkiyata tahsis edildiği ve şirketle yapılan sözleşmeden dolayı askerler indirimli bir ücretle taşındığı için nakledilen yolcu sayısı aynı şekilde şirketin bilançolarına gelir olarak yansımayabilir ve taşınan yolcu sayısı bu anlamda yanıltıcı olabilir. Netice itibarıyla şirketin taşıdığı yolcu miktarı I. Dünya Savaşı'nın başladığı 1914 yılına kadar ciddi bir ivme ile çoğalma eğilimini sürdürür ve 1913 yılında 18.613.453 kişi ile şirketin kurulduğu yıldan beri taşıdığı en yüksek miktarı görür. Savaşın 1914 sonbaharında Osmanlı Devleti'ne sıçradığı ve yılın birkaç ayı savaşla geçtiği için yolcu sayısında belirgin bir düşme olsa da, savaş esas etkisini savaşın en yoğun yaşandığı 1915 yılında gösterir. 1915'te savaş öncesine göre neredeyse %50'ye yakın bir azalma ile 9.670.259 yolcu taşınır. Bu düşüşte, savaş şartlarının yanında, hükûmetin askerî taşımacılık için şirket vapurlarına el koymasının da ciddi bir rolü olduğunun göz önünde bulundurulması gerekir; ayrıca, bu sayının hatırı sayılır bir kısmı indirimli ücretle taşınan askerler olduğu için bu rakamların bile şirketin mali bilançolarına olumlu yönde yansımayacağı açıktır.

Şirketin Hasköy'de 1861'de inşa edilen ve daha ziyade vapurların bakım ve onarımıyla uğraşan bir tersanesi[94] ile Galata'da tamir atölyeleri vardı. Uzun süredir onarımı yapılamayan vapurlar II. Meşrutiyet'ten sonra elden geçirilerek ciddi bir şekilde tamir edilir; ayrıca, Hasköy Tersanesi'nin modernleştirilmesi çalışmaları başlatılır ve iskelelerde muntazam bekleme (*intizar*) salonları yapılır.[95] 1913 tarihi itibarıyla şirketin vapur, iskele, atölye ve idare merkezlerinde toplam 887 kişi çalışmaktaydı.[96] Kaptanların, memurların, işçilerin, hülasa bütün şirket çalışanlarının görev ve sorumlulukları tüzüklerle belirlendiği gibi,[97] personelin sosyal güvenliği ile emekliliği konularında da bazı düzenlemeler yapılır. Nitekim 29 Ekim 1888 tarihli şartnamede yer alan ve maaşlarından yapılacak %4'lük

Tablo 2- Şirket-i Hayriye'nin yıllara göre taşıdığı yolcu miktarı

Sene	Taşınan Yolcu Adedi	Sene	Taşınan Yolcu Adedi
		1901	10.065.911
1880	8.634.535	1902	10.345.583
1881	8.797.410	1903	10.433.927
1882	8.852.576	1904	10.381.041
1883	8.610.120	1905	10.578.244
1884	8.328.865	1906	10.999.628
1885	8.393.649	1907	11.605.118
1886	8.611.764	1908	12.020.980
1887	8.804.672	1909	13.116.809
1888	8.496.522	1910	14.135.968
1889	8.694.545	1911	14.908.540
1890	9.049.533	1912	16.395.566
1891	9.499.174	1913	18.613.453
1892	9.860.742	1914	15.896.730
1893	9.542.916	1915	9.670.259
1894	9.849.845	1916	10.457.935
1895	9.872.177	1917	11.058.388
1896	9.307.985	1918	13.212.042
1897	8.989.044	1919	13.007.742
1898	9.773.909	1920	12.647.299
1899	9.953.074	1921	12.297.119
1900	9.646.257	1922	12.028.521

bir kesinti karşılığında çalışanlara emeklilik hakkı verebilmek amacıyla bir fonun oluşturulmasına dair olan maddeye dayanılarak 20 Mayıs 1893'te *Şirket-i Hayriye Müstahdemînine Mahsus Tekaüd Sandığı Nizamnâmesi* yayımlanır ve böylece, yirmi beş yılını dolduran çalışanlara maaşlarının üçte biri oranında bir maaşla emeklilik hakkı tanınır.[98] Emeklilik şartları 1914'te yeniden düzenlenir.

Kamuya yönelik olarak hizmet veren bir iş kolu olmasına rağmen şirket personelinin, maaş ve çalışma şartlarının iyileştirilmesi amacıyla zaman zaman grev girişiminde bulundukları görülür. Ancak, hükûmet, şirketin bu özel durumundan dolayı ortaya çıkacak bir grev olayında sıkıntıya düşen halkın eleştirilerini kendisine yönelteceğini bildiği için bu tür grev girişimlerine sıcak bakmaz; hatta, gerekirse önlemek amacıyla müdahaleden bile çekinmezdi. Bu anlamda

94 Hasköy Tersanesi ile önünü derinleştirme çalışmaları toplam 101.463 kuruşa mal olur (BOA, İ.MVL, nr. 22280 (21 Eylül 1863/7 Rebiülahir 1280).

95 *Boğaziçi, Şirket-i Hayriye,* s. 30-31.

96 Koraltürk, *Şirket-i Hayriye*, s. 84.

97 Şirket çalışanlarının görevlerinin ayrıntılarını gösteren tüzük metinleri için bk. *Boğaziçi, Şirket-i Hayriye,* s. 180-219.

98 BOA, İ.KAN, 1/17 (20 Mayıs 1893/4 Zilkade 1310); Koraltürk, *Şirket-i Hayriye*, s. 62.

sonra çıkan ve Şirket-i Hayriye'nin kurulmasına dair olan Sultan Abdülmecid'in 30 Eylül 1850 tarihli iradesi ile bu yasak ortadan kaldırılır. Aklın yolu birdi ve bulunan çözüm, Süleyman Refet Paşa'nın önerdiği şekildi. Yani, vapurlarda kadınlar için özel salonlar yapılarak ve bu salonlarda görevlendirilecek personelin de yaşlı ve güvenilir insanlardan seçilerek "kumpanyanın vapurlarına nisvân dahi alınması hususuna ruhsat verilmesi suretleri münasip ve yolunda" görülür[2]; böylece bu önemli ve ilginç sorun da bu şekilde aşılmış olur.

***

Ma'ruz-ı çâker-i kemineleridir ki,

Mâlûm-i âli-i sadaret-penâhileri buyurulduğu üzere Tersane-i Âmire tarafından Boğaziçi'ne işlettirilmekte olan vapur-i hümayuna şimdiye kadar İslâm hatunları irkâb olunduğu yoğise de Rusya bandırasıyla mahall-i mezkûre işlemekte olan vapurda geçen gün beş on kadar ehl-i İslâm hatunu olup Boğaziçi'ne gitmekte olduğu müşahede olunmuş ve giderek daha ziyadeleşeceği derkâr bulunmuş olup sâye-i hümâ-pâye-i hazret-i şâhânede Tersane-i Âmire tarafından mahall-i mezkûre mahsus vapur işlemekte olduğu hâlde böyle ecnebi vapurlariyle İslâm hatunlarının gidip gelmesi yakışıksız görünüp eğerçe bu âna kadar Boğaziçi vapuruna hatun konulduğu yoğise de beyana hâcet olmadığı üzere taşra iskelelere gitmekte olan vapur-i hümayunlara hatun yolcusu konulmakta idüğinden bunun dahi onlara kıyas olunarak hatun irkâb olunmasında bir gûna mahzur görünmeyip şu kadar ki, pazar kayıklarında olduğu gibi rical ile nisvân bir yerde bulunmamak ve usul-i tesettür ve ihticâba riayet olunmak üzere vapurun bir münasip mahalline kafes vaz'iyle oraya ikame kılınması hem şu ecnebi vapuruna râkib olmalarının önü kestirilmiş olmasını ve hem de Tersane-i Âmire hazinesine fi'l-cümle menfaat husûlünü mucip olacağından bu vechile icrası ve bu suret münasip görünmediği hâlde zikrolunan Rusya vapurunun dahi ol-vechile hatun yolcu almasının nezaret-i celile-i hariciyye marifetiyle men'i çâresinin istihsali suretleri devletlü Serasker paşa hazretleriyle bi'l-muhabere istisvâb ve istihsan olunmuş olmağla bu bâbda ne vechile emr ü irade-i seniyye-i sadaret-penâhileri müteallik ve şâyân buyurulur ise savb-ı çâkeriye emr ü iş'ârı bâbında ve her hâlde emr ü ferman hazret-i veliyyü'l-emrindir.

Fî 24 C[emaziyelâhir] sene [12]66

Bende

Süleyman

Devletlü kapudan paşa hazretlerinin Meclis-i Vâlâ'ya i'ta buyurulan bir kıta tezkireleri meâlinde Boğaziçi'ne işlemekte olan vapurda geçen gün beş on kadar ehl-i İslâm hatunu olup Boğaziçi'ne gitmekte olduğu müşahede olunmuş ve giderek daha ziyadeleşeceği derkâr bulunmuş olduğuna ve Tersane-i Âmire tarafından mahall-i mezkûre mahsus vapur işlemekte olduğu hâlde böyle ecnebi vapuruyla İslâm hatunlarının gidip gelmesi yakışık almayacağına binaen pazar kayıklarında olduğu gibi rical ile nisvân bir yerde bulunmamak ve usul-i tesettür ve ihticâba riayet olunmak üzere vapurun bir münasip mahalline kafes vaz'iyle oraya ikame kılınması hem şu ecnebi vapuruna râkib olmalarının önü kestirilmiş olmasını ve hem de Tersane-i Âmire hazinesine fi'l-cümle menfaat husûlünü mucip olacağından bu vechile icrası ve bu suret münasip görünmediği hâlde zikrolunan Rusya vapurunun dahi ol-vechile hatun yolcu almasının nezaret-i celile-i hariciyye marifetiyle men'i çâresinin istihsali hakkında istizan-ı irade-i seniyye olunmuş olup her ne kadar kafes vaz'ı ve mahal tahsisi misillü esbâb-ı tesettür ve tahaffuziyyeye



2- Müslüman hanımların iskeleden kayıklara binmesi (TSM)

2 BOA, İ.DH, nr. 13077, lef 5.

şirket personelinin bilinen ilk grev girişimi 1878 yılı sonunda meydana gelir. Şöyle ki kaptanlar, sürekli değer kaybeden kâğıt para üzerinden kendilerine ödenen maaşlarıyla geçinemediklerini belirterek Aralık 1878'de; diğer çalışanlar ise, Mart 1879'da zam talepleriyle şirkete başvurur ve kendilerine verilen olumsuz cevap üzerine 20 Mayıs'ta greve giderler. Yine, II. Meşrutiyet'ten sonra ortaya çıkan büyük grev dalgasında, şirketin yönetim kurulu başkanı Raşid Bey'in istifası üzerine Hasköy Tersanesi işçileri de 24 Eylül 1908'de grev yapar; ancak, güvenlik güçlerinin müdahalesi üzerine eylemlerine son vermek zorunda kalırlar.[99]

Bu anlamda şirketten memnun olmayan ve talepte bulunan sadece şirket personeli değildir; bilet fiyatlarından şikâyetçi olan yolcuların da zaman zaman şirketi protesto ettikleri görülmektedir. Nitekim, II. Meşrutiyet'in ilanından sonra dile getirilen sosyal talepler bağlamında Üsküdar Belediyesi önünde toplanan beş altı yüz kişilik bir grup, bilet fiyatlarını indirmesi talebiyle şirketi protesto etmek için bir miting düzenler; protestocular isteklerinin yerine getirilmemesi durumunda şirketi boykot edeceklerini belirterek yaptıkları bir buçuk saatlik bir eylemin ardından dağılırlar.[100]

Savaş ve Şirket-i Hayriye

Hükûmet, zaman zaman belirtildiği üzere, savaş dönemlerinde asker ve mühimmat naklinde kullanmak amacıyla şirket vapurlarından yararlanma cihetine gitmişti. Şirket vapurları bilebildiğimiz kadarıyla bu amaca yönelik olarak ilk defa 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda[101] yaralı ve askerî mühimmat naklinde kullanılır; şirket, ayrıca, yine bu savaş esnasında askerî amaçlar ve yaralılar için harcanmak üzere hükûmete 150.000 kuruş nakdî yardımda bulunur.[102] Bilindiği üzere, savaş sonrasında özellikle Balkanlardan İstanbul'a doğru büyük bir göçmen akını olur. Toplumun her kesiminin ve mevcut kurumların çeşitli imkânsızlıklar içerisinde yer ve yurtlarını terk etmek zorunda bırakılan bu insanlara yardımcı olması beklenirken, Şirket-i Hayriye'nin zorluk çıkardığı bilgisinin Sultan II. Abdülhamid'in kulağına ulaşması üzerine padişah, hükûmete emir vererek muhacirlere yardımcı olmaları için bu gibi kurumların uyarılmasını ve dikkatlerinin çekilmesini ister.[103]

Şirket-i Hayriye vapurları, Trablusgarp Savaşı ile Balkan Savaşları sırasında da askerî amaçlar için kullanılır; bilhassa Balkan Savaşı'nda Anadolu'dan gelen asker ve mühimmatın Avrupa yakasına geçirilmesinde ve yaralı askerlerle mühimmat naklinde önemli rol oynar ve şirketin on beşten ziyade vapuru bu hizmetler için kiralanır.[104] Savaş zamanlarında yapılan bu gibi vapur tahsisleri, doğal olarak şirketin taşıma kapasitesini daralttığı için ulaşımda bazı sorunlar, aksamalar ve sıkışıklıklar meydana gelir. Mesela, Balkan Savaşları esnasında yaşanan böyle bir sıkışıklıkta İstanbul valisinin başkanlığında Ticaret Nezareti, Şehremaneti, Liman Dairesi, Şirket-i Hayriye ve Seyr-i Sefain İdaresi temsilcilerinin bir araya gelerek şehir genelinde ulaşım işlerini düzenlemek adına bazı tedbirler aldığı ve vapur sefer tarifelerini yeniden düzenlediği görülür.[105]

Hükûmet, I. Dünya Savaşı esnasında at ve katırlar da dâhil olmak üzere bütün nakil vasıtalarına el koyduğu gibi, bu bağlamda şirketin toplam 17 vapurunu da kiralar. Levazımat-ı Umumiye Dairesi ile yapılan sözleşmeye göre vapurlar için günlük bir kira bedeli belirlenir; vapurların kömür bedeliyle personelinin maaşları ise şirkete aittir. Vapurlar, İstanbul ile Çanakkale'ye kadar olan Marmara havzasında mevcut İzmit, Bandırma, Lapseki, Gelibolu, Şarköy, Tekirdağ gibi limanlar arasında asker ve mühimmat; Zonguldak, Köstence ve Varna limanlarından da iaşe ve kömür taşır. Bazı vapurlar ise yaralıları tedavi etmek amacıyla hastahaneye dönüştürülerek Hilal-i Ahmer Cemiyeti tarafından kullanılır. Vapurlardan 10'u düşman saldırısı ve mayın çarpması sonucu batar. Hükûmet, savaştan sonra, batan, hasar gören veya satın alınan vapurların bedelini belirlemek üzere Seyr-i Sefain İdaresi'nde şirket temsilcilerinin de bulunduğu bir komisyon kurar ve neticede vapurların bedeli olarak 245.960 liranın Şirket-i Hayriye'ye ödenmesine karar verilir.

Savaş yılları, Şirket-i Hayriye ve doğal olarak da personeli açısından zor geçmiştir. Esasen Tablo 2'den de anlaşılacağı üzere, savaş öncesinde şirketin göstergeleri gayet olumluydu; ancak, savaşla birlikte girdilerin ve özellikle de kömür fiyatlarının olağanüstü derecede artması, askerî gerekçelerle Boğaz'ın Yeniköy'den

99 Koraltürk, *Şirket-i Hayriye*, s. 65 vd.

100 BOA, ZB, 330/154 (7 Mart 1909/22 Şubat 1324).

101 BOA, İ.DH, nr. 70576 (5 Haziran 1883/24 Mayıs 1299).

102 BOA, İ.DH, nr. 61392 (23 Temmuz 1877/12 Receb 1294).

103 BOA, İ.DH, nr. 71267 (25 Eylül 1883/23 Zilkade 1300).

104 *Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye,* s. 31-32.

105 BOA, DH.İD, 75-1/75 (20 Ekim 1912/9 Zilkade 1330).

itina olunsa bile yine bazı mülâhazaya mebni taife-i nisânın vapur ile gidip gelmelerine ruhsat verilmesi yakışık almayacağından ve onlar için vapura ihtiyac-ı hakiki olmadığından başka vapur sefinesi sair kayıklara mikyas olamayıp girilip çıkılmasında suubet görünmesine ve bunların bazen çoluk ve çocukları dahi bulunacağına nazaran hin-i irkâb ve nüzullerinde bazı mertebe sakatlık vukubulması melhûz olmak ve bu cihetle ehl-i İslâm hatunlarının vapura binmekten men'i lâzimeden görünmek hasebiyle memnuiyet-i mezkûrenin mahallâta neşr ve tenbihi hususunun zaptiye müşiri devletlü paşa hazretlerine bâ-buyuruldu-i sâmi emr ü iş'ârı Meclis-i Vâlâ'da tezekkür kılınmış ve nezaret-i celile-i hariciyye ile dahi muhabere olunmuş ise de ol-bâbda her ne vechile irade-i seniyye-i vekâlet-penâhileri müteallik ve şeref-sudûr buyurulur ise ona göre icra-yı muktezâsı bâbında emr ü ferman hazret-i men-lehü'l-emrindir.

Fî 19 Ş[aban] sene [12]66[mühür]
Meclis-i Ahkâm-ı Adliyye

Atufetlü efendim hazretleri,

Boğaziçi'ne işlemekte olan Rusya vapuruna geçenlerde beş on kadar ehl-i İslâm hatun binmiş ve bu keyfiyet çirkince görünmüş olduğundan Tersane-i Âmire'den Boğaziçi'ne işlemekte olan vapurun bir tarafına nisâ için kafes vaz'ı ve mahal tahsisiyle rükûblerine ruhsat verilmesi ve bu suret münasip olmadığı hâlde ecnebi vapuruna ehl-i İslâm hatunlarının rükûbleri men' kılınması ifadesine dair devletlü kapudan paşa hazretlerinin tezkiresi üzerine Meclis-i Vâlâ'dan kaleme alınan bir kıta mazbata mezkûr tezkire ile beraber manzur-i âli buyurulmak için takdim kılındı. Her ne kadar vapurda nisâya mahal tahsisiyle usul-i tesettür ve ihticâbiyyeye riayet olunsa bile yakışık almayacağına



3- Müslüman hanımların İstanbul Boğazı'ndaki kayık yolculuğu (Preziosi)

ve hususiyle hatunlar çoluk ve çocuklarıyla binecek olmalarına göre bunda sakatlık mahzuru dahi göründüğüne binaen şu suretten sarf-ı nazar olunarak taife-i nisvânın vapura binmemeleri hususunun mahallâta tenbih ve ilân kılınmak üzere zaptiye müşiri devletlü paşa hazretlerine havale olunması tezekkür kılınmış ise de ol-bâbda her ne vechile irade-i seniyye-i cenâb-ı cihanbâni müteallik ve şerefsunûh buyurulur ise icra-yı mukteza-yı münifine ibtidar olunacağı beyaniyle tezkire-i senâveri terkim kılındı efendim.

Fî 27 Ş[aban] sene [12]66

Ma'ruz-i çâker-i kemineleridir ki,

Pirâye-i enâmil-i tekrim olan işbu tezkire-i sâmiyye-i sadaret-penâhileriyle zikrolunan mazbata ve tezkire manzur-i âli-i cenâb-ı mülûkâne buyurulmuş ve tezekkür ve istizan buyurulduğu vechile taife-i nisvânın vapura binmemeleri hususunun mahallâta ilân kılınmak üzere müşir-i müşârünileyh hazretlerine havale olunması müteallik ve şerefsudur buyurulan emr ü irade-i seniyye-i cenâb-ı şehinşâhi iktiza-yı celilinden olarak mârrü'l-beyan mazbata ve tezkire yine savb-ı sâmi-i sadaret-penâhilerine iade kılınmış olmağla ol-bâbda emr ü ferman hazret-i veliyyü'l-emrindir.

Fî 28 Ş[aban] sene [12]66

KAYNAK

BOA, İ.MVL, nr. 5212.



19- Tophane İskelesi

yukarısının yasak bölge ilan edilmesi, hükûmetin askerî nakliyat için vapurların önemli bir kısmına el koyması gibi gelişmeler, şirketi sefer sayısını azaltmak zorunda bırakır. Şirket, kömür fiyatlarındaki büyük yükselişten sonra bazı önemli hatlara yaptığı seferleri iptal ederek veya sefer sayısını azaltarak zararını küçültmeye çalışır; zira, fazla gemi çalıştırılması, kömür tüketiminin artması ve bu da zararın daha da büyümesi anlamına gelir. Nitekim askerî gerekçelerle 8 Eylül 1914'te Kavak ve 26 Eylül'de de Kadıköy seferleri durdurulur. Şirket, durum ağırlaştıkça çalıştırdığı vapur adedini düşürür ve bir ara yolcu nakleden vapur sayısını altıya kadar indirir. Bu ise, doğal olarak halkla şirketi karşı karşıya getirir ve duruma tepki gösteren yolcular, zaman zaman şirket aleyhinde taşkınlıklarda bulunur. Şirket yönetimi ise, soruna bir orta yol bulabilmek amacıyla tarifelerini duruma göre sık sık değiştirir; ayrıca, bütün bu olumsuz şartlara rağmen, 8 Aralık 1918'e kadar taşıma ücretlerine zam yapmaz; ancak, bu tarihten sonraki bir yıl içerisinde, art arda yaptığı zamlarla bilet fiyatlarını %400'e yakın bir oranda artırır.[106]

Hükûmet, savaş şartlarının ve enflasyonun zaten perişan ettiği memurların ısrarlı başvuruları üzerine söz konusu bilet zamlarını 3.001 kuruştan aşağı maaş alan ve vapuru kullanmak zorunda olan memurlara yansıtmama ve aradaki zam farkını hazineden ödeme kararı alır.[107] Öte yandan Boğaziçi halkı da zamlara karşı ortak mücadele edebilmek üzere güç birliği yapmak amacıyla Boğaziçi Ahalisi Hukukunu Müdafaa Cemiyeti adlı bir teşkilat kurarak menfaatlerini korumaya çalışır; cemiyet ile şirket temsilcileri Ticaret ve Ziraat Nazırı Hadi Paşa'nın başkanlığında bir araya

106 Koraltürk, *Şirket-i Hayriye*, s. 73-80, 85.

107 BOA, İ.DUİT, 117/77 (15 Aralık 1918).



20- *Cugne* adlı vapur Haliç'te, galata köprüsünü geçmek için bacasını eğmiş (*L'illustration*)

gelerek zam konusunu görüşürse de, bu görüşmelerden halkı tatmin edecek bir sonuç çıkmaz.[108] Zaten kâr oranı azalan şirket, bir taraftan da pahalılık ve enflasyon karşısında ezilen çalışanlarına zam yapmak zorunda kalır.

Şirket-i Hayriye'nin İstanbul'un ulaşımında ciddi ve hatırı sayılır bir yeri vardı. Zamanla demiryolu, Haliç vapurları, tramvay, tünel gibi farklı ulaşım araçlarının da devreye girmesine rağmen, şirketin şehrin toplam ulaşımındaki yaklaşık %20'lik payını genel anlamıyla muhafaza ettiği görülüyor. Nitekim, 1897'de şehirde gerçekleşen toplam ulaşımın yaklaşık %21'i, 1912'de %23'ü, 1913 ve 1914'te de %18'i şirket vasıtasıyla gerçekleştirilir.[109] Şirket-i Hayriye'nin ve diğer şirketlerin kurulmasına ve deniz taşımacılığının daha ziyade vapurlarla yapılmasına rağmen, boyutu küçülmüş olsa da yakın iskeleler arasında kayıklarla yolcu ve mavnalarla da eşya taşımacılığının sürdürüldüğünün ifade edilmesi gerekir. Vapurlara karşı herhangi bir rekabet şansları bulunmamasına ve iş hacimlerinde büyük bir azalma olmasına karşın, kayıkçılar varlıklarını gene de devam ettirir.

Şirketin yönetim merkezi önceleri Bahçekapı'daki Nafıa Hanı'ndaydı. Daha sonra sırasıyla Galata'daki Mehmet Ali Paşa Hanı ile Tuzlayıcı Han'ı, eski Balıkhane binasını ve Sirkeci'deki Hazine-i Hassa'ya ait Kosova Hanı'nı idare merkezi olarak kullanır; nihayet, 1911'de Galata'da Fermeneciler Sokağı'ndaki kendi mülkü olan arsanın üzerinde inşa edilen binasına taşınır.[110]

HALİÇ'TE TAŞIMACILIK VE HALİÇ VAPURLARI ŞİRKETİ

Batılılar tarafından *Altın Boynuz* diye isimlendirilen ve Sarayburnu ile Galata arasından başlayıp bir yay şeklinde iç kesimlere doğru ilerleyen Haliç'te, Kâğıthane, Alibeyköy ve Kasımpaşa Derelerinin getirdiği alüvyonlar havzayı doldurup bataklığa dönüştürdüğü için kayık ve vapurların kıyıya yanaşmasında öteden beri sıkıntı çekilir ve bu durum deniz nakliyatını zorlaştırırdı. Haliç'in yukarı tarafları Osmanlı döneminde şiirlere konu olan eşsiz ve nezih bir yerleşim, tenezzüh, mesire ve eğlence yeri olup özellikle burada yapılan Kâğıthane eğlenceleri dillere destandı. Bu bölge, ayrıca, yalı, köşk ve sahilsaraylarının sıralandığı bir sayfiye semti olup burada padişaha ait Bahariye Kasrı ile padişah kızlarının (sultanların) sahilsarayları vardı. Haliç, aynı zamanda, ticaret ve savaş gemilerinin demirlediği gayet korunaklı ve doğal bir limandı. XIX. yüzyılda bölgede kurulan fabrika, sanayi tesisleri ve hanlar, buranın bir mesire yeri olma özelliğini ve yalılarla köşkleri yavaş yavaş tarihin derinliklerine gömer.[111]

108 Murat Koraltürk, "Boğaziçi Ahalisinin Hukukunu Müdâfaa Cemiyeti, Şirket-i Hayriye'nin Zamlarına Tepki", *TT*, 1997, sy. 159, s. 33-34.

109 Koraltürk, *Şirket-i Hayriye*, s. 123.

110 *Boğaziçi, Şirket-i Hayriyye,* s. 18.

111 Semavi Eyice, "Haliç", *DİA*, XV, 264-265, 275-277; Cahit Kayra ve Erol Üyepazarcı, *İkinci Mahmud'un İstanbul'u Bostancıbaşı Sicilleri*, İstanbul 1992, s. 88-89.



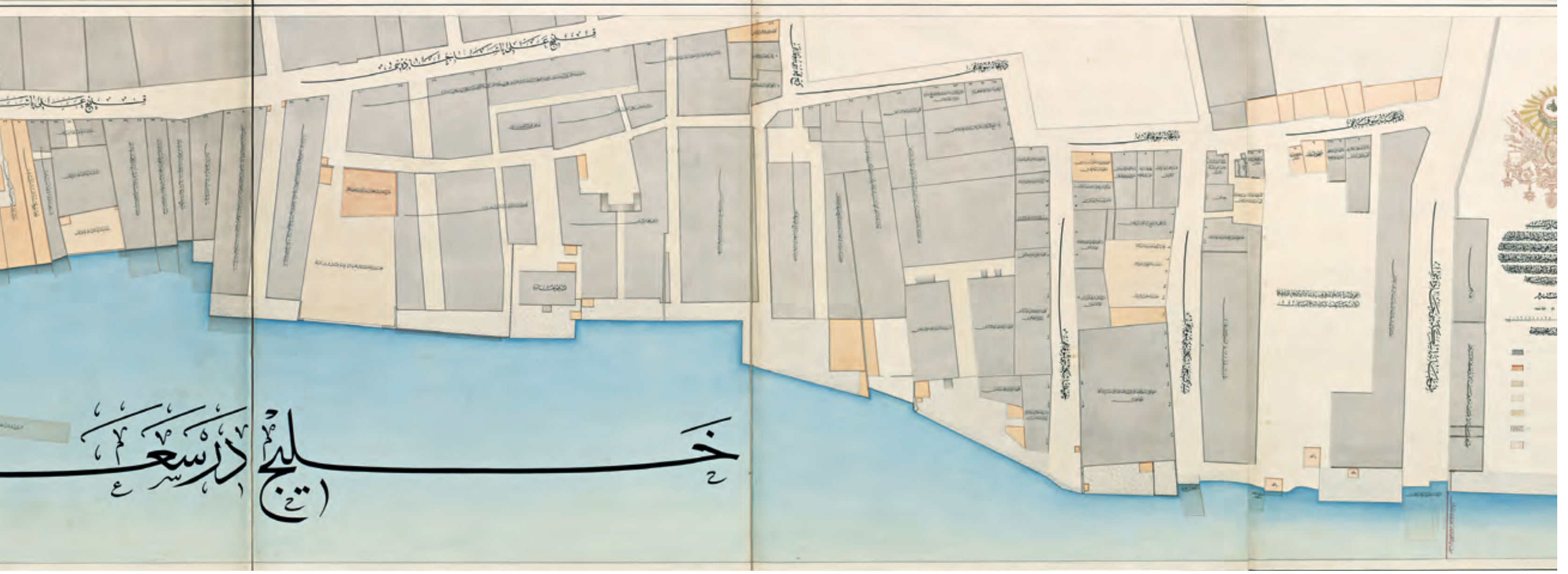
21- Tophane ile Galata Köprüsü arasındaki rıhtım ve iskelelerin de gösterildiği harita (1893-1894) (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

Haliç'in Şirket-i Hayriye'nin imtiyaz sahası dışında bırakılması üzerine kim olduğu tam olarak tespit edilemeyen Yusuf Ağa isimli bir şahıs, küçük vapurlarla Haliç'te yolcu taşıma imtiyazına talip olur ve bunun üzerine çıkan 5 Muharrem 1273 (6 Eylül 1856) tarihli bir iradeyle, imtiyaz, 2 Eylül 1856'dan itibaren yirmi yıllığına Yusuf Ağa'ya verilir. II. Mahmud'un kızı Atiye Sultan'ın eşi olan Tophane Müşiri Rodoslu Ahmed Fethi Paşa, muhtemelen bu imtiyaz üzerine Haliç'te vapur işletmeciliğine başlar. Vapurların Haliç'e girmesiyle birlikte geçim derdine düşen kayıkçıların bu yeni araçlara karşı direndikleri, vapurları taşladıkları, iskelelere yanaştırmamak için kayıklarla önlerine çıktıkları, halatlarını kestikleri, kısaca, bu girişimi başarısız kılmak için ellerinden geleni yaptıkları yönünde bazı iddialar vardır.

Fethi Paşa'nın kısa bir süre sonra 1858'de ölmesi üzerine, imtiyaz, Sultan Abdülmecid'in kızı Cemile Sultan'la evli olan oğlu Mahmud Celaleddin Paşa'ya geçer. Paşa, vapur işletmesini Tersane'de demircibaşı olan Artin Usta'ya iltizama verir; ancak, Artin Usta'nın 1862'de işletmeyi iade etmesi üzerine, vapurları başka bir mültezime ihale ederse de bir süre sonra halkın mültezimden şikâyetleri arttığı için işletmeyi bizzat üstlenir. Londra'dan, *Cibali* ve *Eyüp* isimli iki vapur daha satın alarak vapur sayısını sekize çıkarır. Haliç vapurları, Şirket-i Hayriye ve Fevaid-i Osmaniye'nin yaptığı gibi şehir içi postalarını da taşır; Ayakapı, Fener, Balat, Ayvansaray, Eyüp, Halıcıoğlu ve Hasköy'e günde üç kere posta götürürdü. Yukarıda da belirtildiği üzere, Haliç'te yolcu ve eşya taşımacılığının önündeki en önemli engellerden birisi buraya akan derelerin taşıdığı alüvyonların Haliç'i doldurması ve vapurların bu yüzden Kâğıthane'ye doğru fazla yanaşamamasıydı. Öte yandan İstanbul'un limanı konumundaki Haliç'te gemilerin gelişigüzel demirlemeleri de trafiği etkiler; vapurlar, gemilerin aralarından geçerek iskelelere yanaşmak zorunda kalır ve çıkardıkları kömür dumanı bölgede havayı kirletirdi.

Yirmi yıllık imtiyaz süresinin sonuna doğru Serkiz Abraham isimli bir girişimcinin imtiyaza talip olması üzerine imtiyaz konusu devletin kayıtlarından araştırılır; ancak, sonuç şaşırtıcıdır; çünkü, Mahmud Celaleddin Paşa'nın imtiyazına dair Nafıa Nezareti'nde herhangi bir kayıt yoktur. Bu durum, imtiyazın, devlet kademelerinden geçerek sonuçlandırılmadığını ve Fethi Paşa'nın padişahla ve hanedanla olan sihriyet ilişkileri üzerinden kotarıldığını göstermektedir. 31 Aralık 1872'de Mahmud Celaleddin Paşa'nın imtiyazı on yıl daha uzatılır; yeni imtiyazla birlikte her bir vapurun yıllık net kârının %5'inin, yani toplam 180 liranın Şehremaneti'ne tahsis edilmesi ve ayrıca imtiyaz sahibinin vapur sayısını sekize çıkarması kararlaştırılır. Zaten dar olan Haliç, Tersane gemileri ile kayıkların demirlemesi yüzünden daha da daraldığı için burada olması muhtemel kazaları önlemek amacıyla Galata ve Unkapanı köprüleri arasında aynı anda en fazla üç vapurun seyrine izin verilirdi. Ulaşım, halkın zorunlu ihtiyacı sayıldığı için bilet ücretleri hükûmetçe belirlenir; Şirket-i Hayriye'de olduğu gibi, Haliç vapurlarında da öğrenci ve askerlere indirim uygulanırdı.[112]

112 Geniş bilgi için bk. Ali Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer Haliç Vapurları Şirketi*, İstanbul 2007, s. 21-24.



Vapurların Durumu

Haliç vapurları ilk çalışmaya başladıkları dönemlerden beri yolcuların yoğun şikâyetlerine konu olur ve bu şikâyetler sık sık basında yer alırdı. Mizah dergisi olan *Çıngıraklı Tatar*, Haliç'in darlığını ve iskeleler arasındaki yakınlığı söz konusu edip vapurların kömürle değil, arkadan itilmek suretiyle çalıştırılabileceğini belirterek ve kadınlarla erkeklerin oturduğu kısımların bez perdelerle birbirinden ayrılmasıyla da, idarenin yelken bezinden vapur yaptığını söyleyerek dalga geçer; ayrıca, mavnalarla yarışıp onları bile geride bırakabileceği kinayesiyle de vapurların hızını mizah konusu yapar; vapurlara fazla yolcu alınmasını ve kaptanların keyfî davranışlarıyla seferlerin düzensizliğini eleştirir.[113]

Esasen vapurların, görevlilerin ve hatta yolcuların durumu bütün bu hicivleri ve dalga geçilmeyi fazlasıyla hak ediyordu; zira, görevliler ve yolcular vapurlara binerken ve inerken kurallara uygun davranmadığı gibi, vapur yanaşırken önlem alınmadan kapıların açılması, kapılar kapanmadan vapura kalkış izni verilmesi ve fazla yolcu alınması gibi uygulamalar kazalara davetiye çıkarır; Galata Köprüsü'nden kalkan son vapur, seferini tamamlamadan önce karanlık çöktüğü için, vapur ve iskelelerin yeterince aydınlatılmaması da, yolcuları sıkıntıya sokardı. Yolcuların çevreyi kirletmesi ve iskelelerin düzenli olarak temizlenmemesi de başka bir sorundu. Öte yandan bu dönemde piyasada tedavül eden kâğıt para (*kaime*), sürekli değişen fiyatı yüzünden piyasalarda güvensizliğe ve kargaşaya sebep olduğu için aynen Şirket-i Hayriye'de ve diğer taşıma şirketlerinde olduğu gibi, yolcularla vapur görevlileri arasında bazı problemlere neden olurdu.[114] 1879'dan itibaren kaimenin geri çekilmesiyle beraber bu tür sorunlar azalır.

Mahmud Celaleddin Paşa, 13 Şubat 1880'de işletmeyi altı seneliğine ve 5.000 lira karşılığında Osmanlı uyruklu Midillili Panayotaki Korci'ye (M. Courdji & Co.) devreder. Korci, bedelini Mahmud Celaleddin Paşa'nın vapurların kirasından aylık 300'er liralık taksitlerle ödemesi şartıyla 16.060 liraya Londra'dan dört yeni ve küçük vapur satın alır. Bunların ilk teslim edileni olan *Ayakapı,* Ekim 1880'de ağır bir kaza geçirir; *Defterdar* ve *Mühürdar* isimleri verilen diğer iki vapur da Temmuz 1881'de İstanbul'a getirilir. Korci'nin kurduğu şirketin adı Derun-i Köprü Vapurları İdaresi'ydi.[115]

Mahmud Celaleddin Paşa'nın Tutuklanması

Damad Mahmud Celaleddin Paşa'nın Sultan Abdülaziz'in tahttan indirilip şüpheli bir şekilde ölmesi olayına adı karıştığı gerekçesiyle Taif'e sürülmesi üzerine, 22 Zilhicce 1298 (14 Kasım 1881) tarihinde,

113 *Çıngıraklı Tatar*, nr. 8 (3 Mayıs 1873/21 Nisan 1289), s. 1; nr. 28 (15 Temmuz 1873/3 Temmuz 1289), s. 3-4.

114 Basiretçi Ali Efendi, *İstanbul Mektupları,* haz. Nuri Sağlam, İstanbul 2001, s. 338, 459-460, 483, 618, 697-698; Gustav Rasch, *19. yy. Sonlarında Avrupa'da Türkler,* çev. Hüseyin Salihoğlu, İstanbul 2004, s. 83.

115 Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer*, s. 27.



22- Gemilerin İstanbul Boğazı'ndan emniyetli bir şekilde geçmesini sağlamak için, izlenmesi gereken güzergâhı gösteren harita (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

imtiyaz süresi Temmuz 1891'e kadar uzatılıp karısı Cemile Sultan'a devredilir[116] ve muhtemelen bu değişiklikle birlikte Korci'nin sözleşmesi de son bulur.[117] Mahmud Celaleddin Paşa ile Korci arasında yapılan anlaşma ve bu anlaşmaya dayanılarak İngiltere'den getirtilen gemiler, Korci ile Cemile Sultan arasında ciddi bir soruna dönüşür. Mahmud Celaleddin Paşa'dan faizi hariç 9.720 lira alacağı olduğunu iddia eden Korci, imtiyaz süresinin sonuna kadar Cemile Sultan'a her ay 400 lira vererek işletmeyi sürdürmesi veya Mahmud Celaleddin Paşa'yla yaptığı sözleşmeden ve alacağından vazgeçmesi karşılığında Cemile Sultan'ın on yıl süreyle her ay kendisine 450 lira vermesi şeklinde iki öneri getirir. İkinci şıkkın kabul edilmesi durumunda Cemile Sultan'ın Korci'ye 9.720 yerine, 54.000 lira ödemesi gerekiyordu. Cemile Sultan'ın isteği ise, hesapların ciddi bir biçimde denetlenip borcunun gerçek miktarının ortaya çıkarılması ve vapurların İdare-i Mahsusa Müdürü Ziya Bey'e teslim edilmesiydi.[118] II. Abdülhamid, bunun üzerine sarayda Mabeyn Müşiri Gazi Osman Paşa ve Hazine-i Hassa Nazırı Agop Efendi'den oluşan bir komisyon kurdurur[119] ve bu komisyonun yaptığı girişimler neticesinde Cemile Sultan ile Korci arasında uzlaşma sağlanır.[120]

Haliç vapurları, 1886'dan itibaren Bahriye Nezareti aracılığıyla Cemile Sultan adına işletilir.[121] John Efendi'nin idaresindeki vapurlar müdürlüğü, Ağustos 1893'e kadar başarılı ve kârlı bir dönem geçirir. Bu dönemde vapurlar onarıldığı gibi, imtiyaz karşılığı olarak her ay Cemile Sultan'a 600 lira ödenir. Emlâk-i Hümayun İdaresi Muavini Ferid Bey'in hazırladığı rapordaki rakamlara inanmak gerekirse 12 Eylül 1893 itibarıyla idarenin sermayesi 51.852 liraya yükselir;[122] ancak, bu tarihten sonra gelir-gider göstergeleri olumsuza döner. Bahriye Nazırı Mehmed Celal Paşa'nın 1907'de kurdurduğu komisyonun hazırladığı rapor, birisi ahşap, sekizi sacdan yapılı toplam dokuz vapurdan en yenisinin 28, en eskisinin de 45 yaşında olduğu acı gerçeğini ortaya çıkarır. Ahşap vapur çürümüş; sacdan olanlar paslanmış, yamanmış, kazanları da güçlerini kaybetmişti.[123]

İmalat Komisyonu'nun hazırladığı 13 Ocak 1908 tarihli rapor da, 1893'ten sonra idarenin mal varlığının 22.963 liraya kadar gerilediğini, ayrıca, Cemile Sultan'ın payının ve personel maaşlarının ödenmesinde sorunlar çıktığını ve piyasaya da 13.578 lira gibi ciddi bir rakamın borçlanıldığını ortaya koyar. Böylece, idarenin toplam zararı 42.467 liraya kadar yükselir ve bu ise neredeyse sermayenin tamamen tüketilmiş olduğu anlamına gelir. Sorunun kötü yönetimden kaynaklandığı fikrinde olan komisyon üyelerinin kanaatine göre, mevcut yöneticilerin işbaşında kalması durumunda, kısa bir süre sonra vapurların seyrüseferinin durması ve sermayenin de tamamen tüketilmesi kaçınılmazdır.[124] Ermenice Tercümanı Feyzullah Efendi'nin tespitleri de bu çarpıcı tabloyu destekler; vapurların hemen hepsinin onarılması gerektiği fikrinde olan Feyzullah Efendi, Galata Köprüsü'yle Eyüp arasının vapurla iki saat sürdüğünü ifade eder.[125]

Haliç'in Donması

1893 kışı, İstanbul, Balkanlar, Avrupa, Amerika, kısaca Kuzey Yarımküre'de çok sert geçer. Ocak ayında başlayan ve birkaç gün devam eden kuvvetli fırtınada Eyüp'te altı kayıkla bir mavna batar; 9 numaralı Haliç vapuru, Defterdar yakınlarında karaya oturur; Eyüp'te bağlı olan 5 numaralı vapur, halatlarını koparıp sürüklenir ve vapur seferleri ciddi anlamda aksar. Ocağın son yirmi günü İstanbul'da sürekli yağan kar, 4 Şubat'tan itibaren şiddetini daha da artırır; Şirket-i Hayriye, İdare-i Mahsusa ve Haliç vapurları ile Anadolu Demiryolu Şirketi bazı seferlerine ara vermek zorunda kalır; bu arada esen şiddetli rüzgâr ise birtakım deniz kazalarına neden olur. 6 Şubat'ta Haliç'te yer yer buzlanmalar görülür; Cibali Tütün Fabrikası ile Kasımpaşa arasının kıyı kesimleriyle Kâğıthane Deresi buz tutar ve kayıklar birkaç gün çalışamaz.

7 Şubat 1893'te şiddetli soğuğun da etkisiyle Haliç'in donup vapur seferlerinin aksaması üzerine bahriye askerleri sandallara bindirilip buzlar kırdırılır ve ancak bu şekilde Eyüp'ten Ayvansaray'a kadar sabahleyin birkaç sefer yapılabilir. Şehremini Rıdvan Paşa'nın Eyüp'ten Sütlüce'ye buzlar üzerinden yürüyerek gidildiğini belirtmesi, soğuğun ve buzlanmanın şiddetine işaret eder

116 BOA, *İmtiyaz Defteri*, nr. 1, s. 136-137 (15 Kasım 1881/23 Zilhicce 1298); BOA, Y.A.HUS, 168/124.

117 *The Levant Herald*, 28 Aralık 1881, sy. 83, s. 1291.

118 BOA, Y.PRK.AZJ, 5/1 (5 Aralık 1881/23 Teşrinisâni 1297).

119 BOA, Y.PRK.HH, 9/29, lef 1 (21 Ocak 1882/9 Kanunisani 1297); BOA, Y.PRK.ASK, 10/30.

120 BOA, Y.PRK.HH, 12/37, lef 4.

121 *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, Sene 2, nr. 9 (1 Mart 1886/17 Şubat 1301), s. 2.

122 BOA, Y.MTV, 306/118.

123 BOA, Y.MTV, 295/74 (3 Mart 1907/18 Muharrem 1325).

124 BOA, Y.MTV, 306/118 (5 Şubat 1908/23 Kanunisani 1323).

125 BOA, Y.PRK.TKM, 28/57.



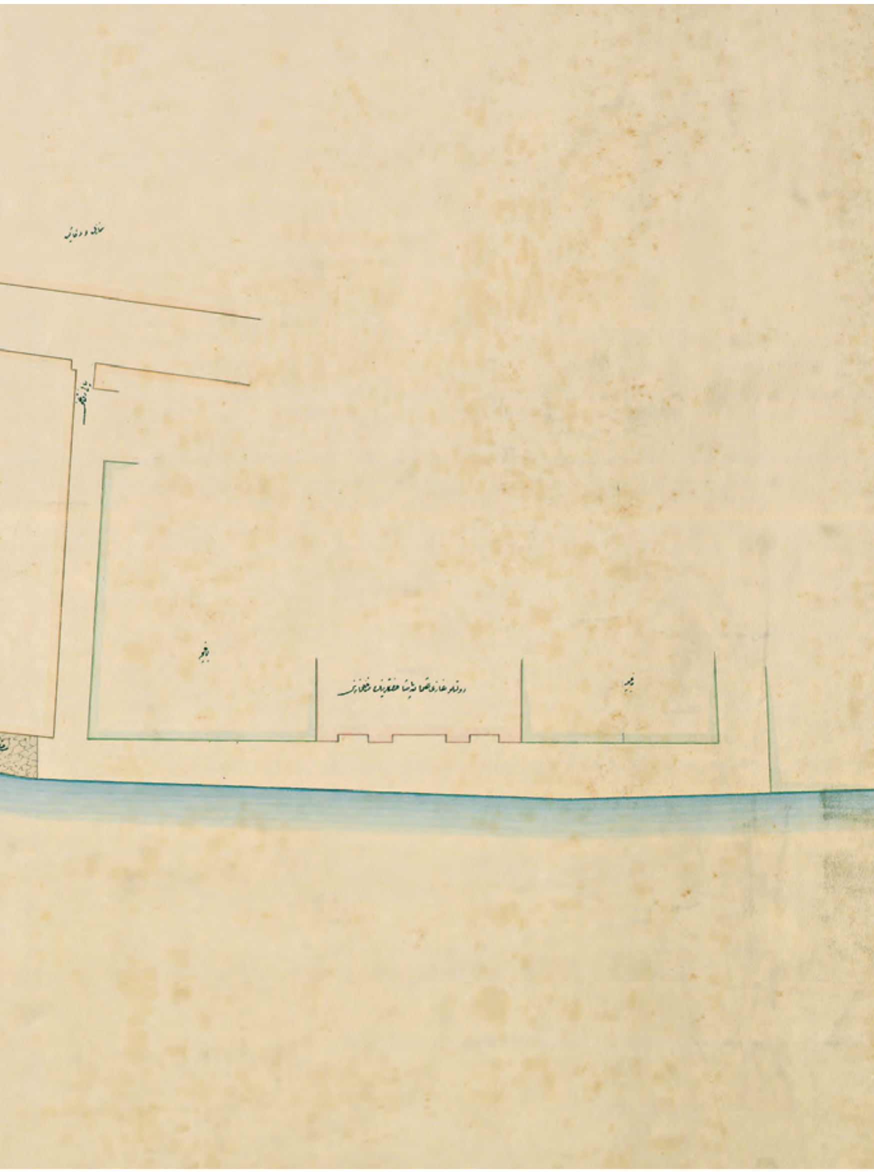
23- Beşiktaş İskelesi'nden Gazi Osman Paşa Sahilhanesi'ne kadar olan iskeleleri gösteren 10 Nisan 1898 tarihli harita (İÜ, Nadir Eserler Ktp., Haritalar Bölümü)

ve denizin üzerindeki buz kalınlığı yer yer 10 cm'ye ulaşır. Kâğıthane ve Silahtarağa'dan Hasköy ve Ayvansaray hizasına kadar olan bölge geceleyin donar. Fener, Ayakapı, Cibali, Unkapanı ve Azapkapı İskelelerinin sahil kesimiyle Şirket-i Hayriye ve İdare-i Mahsusa vapurlarının Galata Köprüsü'nde yanaştığı dubaların araları da buz tutar. Sabahleyin Eyüp'ten hareketle ancak Yemiş İskelesi'ne kadar gidebilen 6 numaralı vapurun altında su kısmına denk gelen bakırları buzlar sıyırır. Birkaç saat içerisinde Haliç'in donması üzerine, sandal, kayık, mavna gibi deniz taşıtları saatlerce oldukları yerlerde hareketsiz kalırlar. 3 numaralı vapurun kaptanı Yakup Efendi, Fener önlerinde bir filikanın içerisinde mahsur kalıp donmak üzere olan askerleri kurtarır. Buzlanma ertesi gün de deniz trafiğini aksatır ve Haliç'te demirlemiş olan donanma gemilerine buzlar baltalarla kırılarak erzak ulaştırılabilir. Bahriye Nezareti'nin görevlendirdiği Mecidiye vapuru dairesel hareketler yaparak Haliç'teki buzlanmayı önlemeye çalışır. Özellikle Eyüp-Sütlüce arasındaki buzlar çok kalındır. 8 Şubat'ta insanların buzlar üzerinden yürüyerek karşıya geçtiği rivayet edilir. Soğuğun şiddetinden İstinye körfezi, Moda ve Büyükdere koyları da donar. Daha sonraki günlerde hava yavaş yavaş yumuşayarak hayat normale dönmeye başlar.[126]

Haliç Vapurları Şirketi'nin Kuruluşu

II. Meşrutiyet'in yarattığı özgürlükçü, daha doğrusu kaotik havada, Haliç halkı da doğal olarak vapurlar ve işletmeden olan şikâyetlerini daha rahat dile getirme imkânı bulur; sefer tarifesine uymayan vapurların yolunu uygunsuz bir

126 Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer*, s. 36-41.



ortamda gözlemek zorunda kalan yolcular, 22 Kasım 1908 tarihli ortak dilekçelerinde, Meşrutiyet'le birlikte ülkeye hürriyetin geldiğine, ancak, kendilerinin vapur idaresinin elindeki esaretten hâlâ kurtulamadıklarına ironik bir üslupla vurgu yaparak hayatlarının tehlikede olduğunu ve camları kırık vapurlarla seyahat etmek zorunda bırakıldıklarını ifade ederler. Sadece yolcular değil, personel de yönetimden şikâyetçiydi; 10 Aralık 1908 tarihli şikâyet dilekçelerinde, vapurların perişan durumundan büyük bir israf ve yolsuzluk çarkı kuran Cemile Sultan'ın oğlu Celaleddin Bey'i sorumlu tutarak verilen rüşvetler sayesinde 1891'den beri vapurların ruhsatsız ve imtiyazsız bir şekilde çalıştırıldığına dikkat çekerler. Bu şikâyetler üzerine konuyu inceleyen Nafıa Nazırı Gabriel Noradunkyan Efendi, gerçekten de vapurların 18 yıldan beri imtiyazsız işletildiğini ve halkın şikâyetlerinde haklı olduğunu teslim eder; ayrıca, yeni bir ihale açılmasını ve vapurların kurulacak bir anonim şirket aracılığıyla işletilmesini sadarete iletir.[127]

Bahriye Nezareti, II. Meşrutiyet'ten sonra vapur idaresini Cemile Sultan'a iade eder ve bu arada Cemile Sultan'ın oğlu Celaleddin Bey, artan şikâyetler üzerine vapurları denetlemek amacıyla gelen heyeti geri çevirir. Esasen Cemile Sultan, imtiyazın bu şekilde kamuoyu önünde söz konusu edilmesinden ve tartışılmasından ciddi bir şekilde rahatsız olur; ancak, köprünün altından çok sular geçmiş ve devran değişmiş olduğu için hükûmet, yeni bir ihale açılması amacıyla Ticaret ve Nafıa Nezareti'ni yetkilendirir; ayrıca, yolcu ve eşya naklinin aksamaması için de bazı tedbirler alır. Ticaret ve Nafıa Nezareti'nin açtığı ihale için tanıdığı bir aylık başvuru süresinin sonunda yapılan altı başvuru da ihaleyi bazı şartlara bağladığı için hükûmet tarafından uygun bulunmaz ve ihalenin yenilenmesi kararlaştırılır. İkinci ihalede en uygun teklifi veren Cemile Sultan, kırk yıl süreyle işletmeye sahip olur ve kurulacak şirketin net kârının %86'sının Şehremaneti'ne ait ve idare meclisi üyelerinin tamamının Osmanlı uyruklu olmasına[128] imkân tanıyan imtiyaz, 29 Kasım 1909'da padişah tarafından onaylanır.

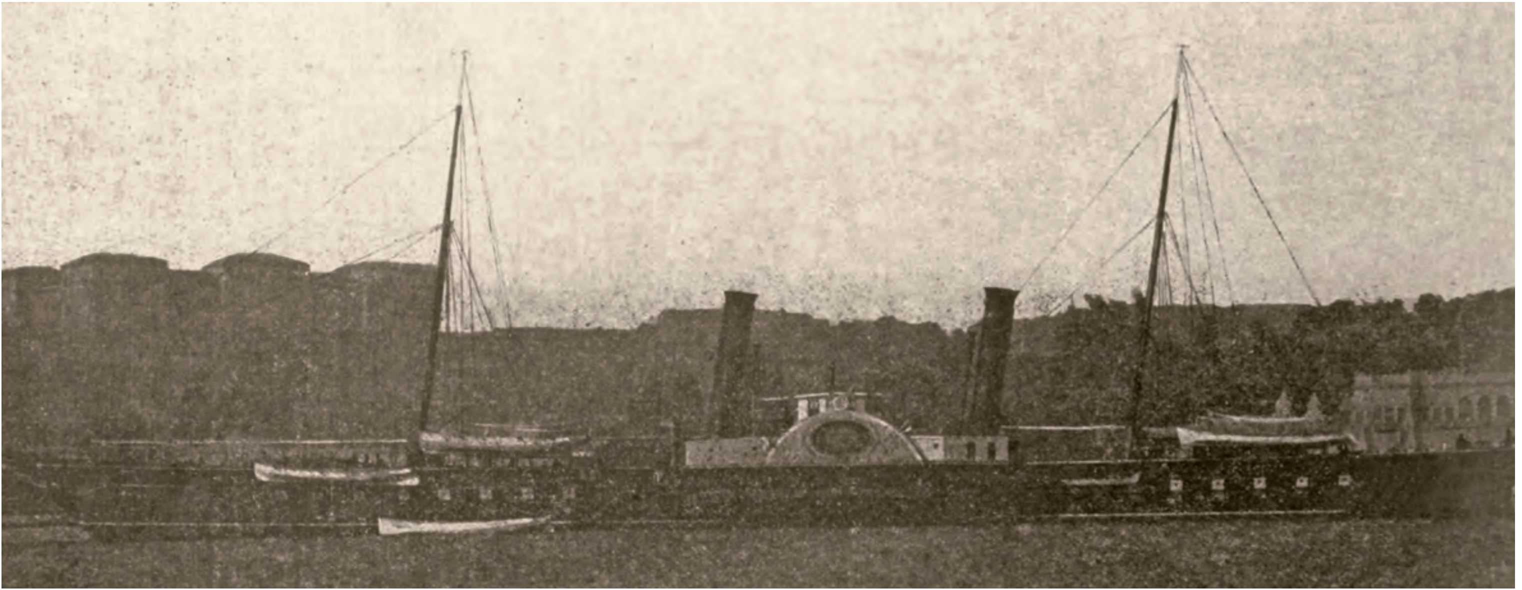
Şirketin vapur ve iskelelerle kullanacağı kömür ve gereçler, belediye vergileri dışındaki bütün vergilerden muaftı; sadece, çıkaracağı hisse senetleriyle tahviller damga vergisine tâbiydi. İmtiyaz süresi sonunda şirkete ait bütün vapur, iskele, her türlü alet ve edevatın sağlam, borçsuz ve ücretsiz olarak hükûmete devredilmesi, iskelelerde ve vapurlarda kadın ve erkekler için ayrı ayrı yolcu salonlarının hazırlanması ve vapurların en az 8 mil hız yapabilecek kabiliyette olması sözleşme gereğiydi. Şirketin en az on vapura sahip olması, bunlara kapasitelerinin üzerinde yolcu bindirilmemesi ve vapur hareket saatlerini gösteren tarifelerin bastırılıp seferlerin bu tarifelere göre yapılması şirketin yükümlülüklerindendi. Ücretler eskiden olduğu gibi yine mevkilere göre belirlenecekti.[129]

16 Zilkade 1327 (30 Kasım 1909) tarihinde imtiyaz fermanını alan Cemile Sultan, bütün haklarını bir anonim şirket olarak teşekkül eden *Haliç Vapurları Şirketi*'ne (*Société des Bateaux de la Corne d'Or*) devreder ve şirketin içtüzüğü 7 Mayıs 1910'da yürürlüğe girer.

127 BOA, ŞD, 1215/18.

128 Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer*, s. 45, 47.

129 BOA, İ.İMT, 8/6; BOA, *Mukavelât Defteri*, nr. 18, s. 196-200; *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 775 (20 Mart 1911/6 Mart 1327), s. 2-3; nr. 776 (7 Mart 1327), s. 3.



24- *İstanbul* vapuru *(Mâlûmât)*

İçtüzükte, Haliç Vapurları Şirketi olarak belirlenen şirketin adı, belgelerde Haliç Vapurları Şirket-i Osmaniyesi, Halic-i Dersaadet Vapurları Osmanlı Anonim Şirketi, Haliç Şirketi, Halic-i Dersaadet Vapurları Şirketi gibi değişik şekillerde geçer. Şirket ise, antetli kâğıtlarında Halic-i Dersaadet Vapurları Osmanlı Anonim Şirketi unvanını kullanır. İlk idare meclisi, Cemile Sultan'ın oğlu Prens Celaleddin Bey'in başkanlığındadır ve Devlet Bey, Kozmapaşazade Kozma Bey, Avukat Narliyan Misak Efendi, Konstantin Lambeki Efendi, Eleksan Eleksanyan ve Nikola Tilyodi Efendi'den oluşan şirketin kuruluş sermayesi 100.000 liraydı. Hisse senetleri isme yazılı olup sadece Osmanlı uyruklularca satın alınabilirdi.[130] Haliç vapurlarında öteden beri var olan paso uygulaması,[131] şirket olarak faaliyet yaptığı dönemde de sürdürülür; şirket, öğrenci, asker, polis ve belediye çavuşlarını 10 paraya taşırdı.

Şirket İçtüzüğünün Değiştirilmesi

Şirketin yıllık net kârının %86'sı Şehremaneti'ne aitti; ancak, şirket kâğıt üzerinde sürekli zarar gösterdiği için Şehremaneti'ne herhangi bir ödeme yapmaz. Şirketin hesaplarını inceleme yetkisi olmayan[132] Şehremaneti'nin önünde bu durumda iki seçenek kalıyordu: ya şirketin verdiği rakamlara güvenip bu duruma razı olmak ya da şirketin hesaplarını denetleme hakkını elde etmek. Şehremini Cemil [Topuzlu], durumu Dâhiliye Nezareti'ne bildirerek şirketin satın alma işlemlerinin bir düzene konulabilmesi için kendilerine yetki verilmesini talep eder.[133] Bu başvuru üzerine şirket mevzuatında değişiklik yapılarak yıllık gayrisafi hasılatının %8'inin Şehremaneti'ne ait olması sağlanır. Böylece, ister kâr isterse zarar etsin şirketin gelirlerinden Şehremaneti için belli bir pay ayrılır; ayrıca, şirketin gayrisafi hasılatını denetleyebilmesi için de biletleri mühürleme ve şirket nezdinde bir denetçi bulundurma hakkı Şehremaneti'ne verilir.

Şehremaneti'ne verilen bu imtiyazlara karşı, şirkete de sermayesini 150.000 liraya; tahvil miktarını da 50.000 liradan 75.000 liraya çıkarma ve hisse senetlerinin hamiline ait olma imkânı tanınır; ayrıca, idari ve teknik işlerde üç yabancı uyruklu görevli çalıştırma izni verilir. Bütün bu hususlar 8 Nisan 1913 tarihli bir iradeyle onaylanarak yürürlüğe girer.[134] Böylece hisse senetlerinin Osmanlı uyruklulara ait olma şartı kaldırılan ve yabancı sermayeye açılan şirketin hisse senetlerine bundan sonra ağırlıklı olarak İtalyanlar sahip olur. Şirket, sermaye artırımını daha önce piyasaya sürmüş olduğu 50.000 liralık tahvili[135] geri çekip bunların yerine 50.000 liralık hisse senedi çıkararak gerçekleştirir.[136]

130 Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer*, s. 52.

131 BOA, ZB, 486/87 (5 Ekim 1908/22 Eylül 1324).

132 BOA, DH.İD, 151/5 (28 Nisan 1912 (15 Nisan 1328).

133 BOA, DH.İD, 75-2/1 (22 Aralık 1912/9 Kanunievvel 1328).

134 BOA, İ.MMS, 165/3. Uzlaşma metninin ve iradenin yayımlanmış sureti için bk. *Düstur*, İkinci tertib, İstanbul 1332, c. 5, s. 236-238. Ayrıca, Ticaret ve Ziraat Nezareti'nin yayımladığı şu esere bakılabilir: *Memâlik-i Osmaniyye'de Osmanlı Anonim Şirketleri*, İstanbul 1334, s. 147-149.

135 *Memâlik-i Osmaniyye'de Osmanlı Anonim Şirketleri*, s. 149.

136 *Dersaadet Haliç Vapurları Şirketi Meclis-i İdare Raporu*: *sene 1329*, İstanbul 1330, s. 7-8.



25- Halk arasında "ütü" olarak da adlandırılan ve Galata Köprüsü'nden geçmek için bacası bükülebilen Haliç yolcu vapuru (Yıldız Albümleri)

Giderek ağırlaşan siyasi ve iktisadi şartların zorlamasıyla hükûmete başvuran şirket 26 Eylül 1914'te sermayesini 250.000 liraya çıkarma izni alırsa da[137] bu yetkisini hiçbir zaman kullanmamıştır.

17 Mayıs 1913'te yürürlüğe giren *Haliç Vapurları Şirketi Memurîn ve Müstahdemîn Nizamnâmesi* ile çalışanların statüsü ve çalışma şartları belirlenir.[138] Memurların izin ve tatil süreleri memuriyete göre değişiklikler gösterirdi. Şöyle ki kaptanlarla tayfalar sekiz, makinistler dört, ateşçiler iki, çımacılarla biletçi ve iskele kontrol memurları da on günde bir gün izin kullanabilirlerdi. Personelin senede 14 gün ücretli izni vardı. Kaptan, tayfa, memur, çımacı, müfettiş ve biletçi gibi halkla ilişkisi olan ve üniforma giymek zorunda olan personelin görev yerinden izinsiz ayrılması, halka veya amirlerine karşı saygısızlık yapması, sarhoş olması, rüşvet olaylarına karışması ve kumar oynaması yasaktı.[139]

17 Mayıs 1913'te yürürlüğe giren *Haliç Vapurları Şirketi Memurînin Tekaüd Sandığı Nizamnâmesi* ile, şirket çalışanlarıyla onların eş ve çocuklarına emekli maaşı bağlanması için bir Tekaüd Sandığı kurulur. Şirket, personelin maaşından yapacağı %5'lik emeklilik keseneğini şahsı işten çıkarsa bile geri vermezdi. On sene hizmet edip bedenen veya psikolojik açıdan çalışamaz durumda olduğunu iki doktor raporuyla ispatlayan personele malullük maaşı bağlanırdı. Emeklilik yaşı 65 olup personelin eşi ve çocukları da sosyal güvenlik sistemine dâhildi. Elli yaşının üzerinde olup evlenmek isteyen veya kendisinden on beş yaş küçük bir kadınla evlenmeyi düşünen bir memur, şirketten izin almak zorundaydı. Şirket bu gibi durumlarda personelin maaşından yaptığı kesintiyi artırabilirdi.[140] Muhtemelen bunun nedeni, evlenilecek olan genç kadının uzun yaşama ve böylece şirketin daha fazla emekli maaşı ödeme olasılığıydı. Şirket, yine aynı tarihte, kazaya uğrayan veya hasta olan personelin tedavileriyle ilgilenmek üzere, *Haliç Vapurları Şirketi Memurînin Muavenet-i Tıbbiye ve Teavün Sandığı*'nı kurar. Bu fonun sermayesini oluşturabilmek için personel maaşından %2'lik bir kesintinin yapılması öngörülür.[141]

I. Dünya Savaşı Yılları

1910'da merkezi Breslau'da bulunan Caesar Wollheim Şirketi'ne on iki adet çift pervaneli gemi ısmarlayan şirket, vapurların üçünü 30 Ocak 1911'de hizmete sokar. Bunlar, köprü altından geçebilen, direksiz, bacası uzayıp kısalabilen, altı düz küçük vapurlardı. Haliç vapurları, ilk dönemlerde, Ayakapı, Rodos, Defterdar, Mühürdar, Cibali ve Eyüp gibi isimlerle; 1870'li yıllarda, hem isimle hem

137 BOA, İ.MMS, 190/3; BOA, *Mukavelât Defteri*, nr. 24, s. 62-63; BOA, ŞD, 1249/38.

138 BOA, İ.MMS, 167/1; BOA, ŞD, 1237/25, lef 3; *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 1484 (6 Haziran 1913/24 Mayıs 1329), s. 1; nr. 1485 (25 Mayıs 1329), s. 1-2; Ergin, *Mecelle*, c. 5, s. 2377-2384.

139 BOA, İ.MMS, 167/1; BOA, ŞD, 1237/25, lef 3; *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 1484 (6 Haziran 1913/24 Mayıs 1329), s. 1; nr. 1485 (25 Mayıs 1329), s. 1-2; Ergin, *Mecelle*, c. 5, s. 2377-2384.

140 BOA, İ.MMS, 167/1; BOA, ŞD, 1237/25, lef 3; *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 1487 (9 Haziran 1913/27 Mayıs 1329), s. 2-3; nr. 1488 (28 Mayıs 1329), s. 1-2; Ergin, *Mecelle*, c. 5, s. 2384-2389.

141 BOA, ŞD, 1237/25, lef 3; *Takvîm-i Vekâyi'*, nr. 1485 (7 Haziran 1913/25 Mayıs 1329), s. 3-4; nr. 1486 (26 Mayıs 1329), s. 1-2; Ergin, *Mecelle*, c. 5, s. 2389-2390.



26- Karaköy İskelesi (İBB, Atatürk Kitaplığı)

de vapurun baş tarafına yazılan numaralarla ve 1890'lı yıllardan itibaren de sadece numaralarla tanımlanırdı. Vapurlar, Galata Köprüsü, Balıkpazarı, Yemiş, Kasımpaşa, Cibali, Ayakapı, Fener, Balat, Hasköy, Ayvansaray, Halıcıoğlu, Defterdar, Sütlüce, Eyüp ve Kâğıthane gibi on beş iskele arasında seyrüsefer yapardı. İskele sayısı, ihtiyaca ve nüfus yoğunluğuna göre zaman zaman değişebilirdi.

Vapur sayısı 1913'te 14'e çıkarılır. Hükûmet, I. Dünya Savaşı'nda asker ve mühimmat nakliyatı için Haliç Vapurları Şirketi, Şirket-i Hayriye ve Seyr-i Sefain İdaresi'nden birçok vapur kiralar. Kiralanan 1, 2, 3, 4, 5, 12, 13 ve 14 numaralı vapurlardan 1, 2, 3, 5, 13 ve 14 numaralı vapurlar batırılırsa da, 3 ve 13 numara daha sonra kurtarılıp hizmete sokulur. Vapur sayısı ve yolcu taşıma kapasitesi hükûmetin aldığı bu tedbirle birlikte iyice daralan şirket, bir yandan ulaşım faaliyetlerini sürdürmede büyük sıkıntılar çekerken, diğer yandan da sefer sayısını artırması için Şehremaneti'nin sürekli baskılarına maruz kalır. Yolcu yoğunluğunun olduğu sabah ve akşam saatlerinde yaşanan izdiham yüzünden vapurlar zorunlu olarak kapasitelerinin üzerinde yolcu alır. Savaş yıllarında şirketi zorlayan bir sorun da vapurlar için kömür teminiydi. Savaş yüzünden kömür bulmak zorlaştığı gibi, kömürün fiyatı da sürekli yükselirdi. Diğer yandan 14 Kasım 1914'te henüz savaşın başında şirketin bilet fiyatlarına 10 para zam yapması ve yüzlerce kişinin bu zammın geri alınması için hükûmete başvurması üzerine hükûmet şirketin zam kararını geri aldırtır.[142]

Savaş yılları şirket ve çalışanları için hayli sıkıntılı geçer; buna rağmen, enflasyon ve pahalılığın ezdiği personele 1916'da ve 1917'de iki kere %20 zam yapıldığı gibi, birer maaş da ikramiye verilir. Fiyat artışları ve girdilerin yükselmesi karşısında varlığını sürdürebilmesi için şirketin hükûmete yaptığı zam başvuruları kabul görmedi. Şirketin bir korkusu da savaşta el konulan vapurların iadesiyle birlikte aylık 4.000-5.000 lirayı bulan zararının daha da artma ihtimaliydi; zira, çalıştırılan vapur sayısının artması, tüketilen kömür miktarının da artması demekti.[143] Şirket yöneticileri, sermayenin üçte birinin eridiğini, bankaların kredi vermediğini, parasızlıktan dolayı vapurların bakımlarının yapılamadığını belirterek yolcu taşıma ücretlerine dört misli zam yapılmasını ve savaş sürecinde el konulan vapurlardan dolayı hazinenin şirkete borcu olan 85.000 liranın 40.000 lirasının peşin, geri kalanının da taksitlerle ödenmesini talep eder. Hükûmet ise, şirket hesaplarının incelenmesi işlemi tamamlanıncaya kadar taşıma ücretlerine iki misli zam yapılmasını ve alacağına mahsuben de hazineden şirkete 25.000 lira ödenmesini

142 Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer*, s. 74-76.

143 BOA, BEO, nr. 341294 (19 Kasım 1918).

kararlaştırır.[144] Savaştan önce tonu 60-70 kuruş olan kömürün fiyatı 25-30 liraya çıkması ve tedavüldeki kâğıt paranın da sürekli değer kaybetmesi yüzünden şirketin bütçesi her ay yaklaşık olarak 4.000 lira açık verir. Neticede bilet ücretlerine bir misli daha zam yapılır;[145] ancak, şirket, fiyat artışları sürdüğünden dolayı yaklaşık altı ay sonra zam talebi için tekrar hükûmetin kapısını çalmak zorunda kalır ve uygun cevap alınması üzerine bilet ücreti 5 kuruşa yükselir.[146] I. Dünya Savaşı'ndan sonra kömür fiyatlarının gerilemesi üzerine şirket, az yolcu olan bazı hatlarda son bilet zammını geri alır.[147]

Şirketin Taşıdığı Yolcu Miktarı ve Gelir-Gider Hesapları

Haliç Vapurları Şirketi'nin taşıdığı yolcu sayısı I. Dünya Savaşı'na kadar her sene artar ve aynen Şirket-i Hayriye'de olduğu gibi, 1913'te tarihindeki en üst seviyeye ulaşır; ancak, savaşın başlaması ve hükûmetin bazı vapurları kiralaması yüzünden taşınan yolcu sayısında keskin bir düşüş görülür ve şirket, 1915 yılında Osmanlı dönemindeki en alt seviyeyi görür.

Tablo 3- Haliç vapurlarıyla taşınan yolcu miktarı

Sene	Yolcu Sayısı
1911	8.026.168
1912	9.241.735
1913	10.324.138
1914	9.422.464
1915	2.758.176
1916	3.891.541
1917	5.290.456
1918	5.494.773
1919	6.106.885
1920	8.413.180
1921	7.005.374
1922	7.473.553

1911 ve 1912 senelerinde şirketin gelir ve giderleri neredeyse başabaş bir seyir gösterir. I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesine tekabül eden 1913 senesi hesapları ise 11.284 lira net kârla kapatılır ve aidat olarak Şehremaneti'ne 4.547 lira ödenir. Şirketin filosu hemen hemen tamamı yeni olan on beş vapura ulaşır. Ayrıca, bedelleri kredi alınarak karşılanmak üzere 16 ve 17 numaralı vapurların siparişi Rotterdam'a verilir. I. Dünya Savaşı ve ardından yaşananlar sadece Haliç Vapurları Şirketi'ni değil, İstanbul'da faaliyet gösteren ve taşımacılıkla uğraşan diğer şirketleri de olumsuz etkiler. Harbin getirdiği iktisadi kayıplarla sefaletin yanında İstanbul'un nüfusu da büyük ölçüde azalır. Savaşla beraber en önemli gider kalemi olan kömür fiyatlarında yaşanan olağanüstü artış ve kömür tedarikindeki sıkıntılar da şirketi zorlamaya başlar.

Tablo 4- Haliç Vapurları Şirketi'nin gelir-gider hesapları

Sene	Gelir (lira)	Gider (lira)	Kâr, Zarar (-) Lira
1911	52.333	52.575	- 242
1912	56.024	55.468	556
1913	61.939	50.655	11.284
1914	53.984	33.350	20.818
1917	57.924	61.842	-3.918
1920			-38.302
1921	392.540	377.554	14.986
1922	371.866	367.770	4.096

1917 senesi de şirket açısından zor geçer; yolcu taşıyan vapur sayısı bir ara ikiye kadar inmesine rağmen, önceki seneye göre nakledilen yolcu sayısı artar; ancak, yolcuların yarısı 10 paraya taşınan askerler olduğu için bu artış aynı şekilde şirketin bilançolarına yansımaz. 1921'de hesaplar 14.986 lira fazla verir; ayrıca, savaşın sona ermesinin ardından başlayan kömür fiyatlarındaki düşüş de devam eder. Öte yandan kiralanan vapurlardan ötürü Harbiye Nezareti'yle şirket arasındaki görüşmelerde de anlaşma sağlanır; ancak, hesaplar henüz tesviye edilemeden Osmanlı Devleti ortadan kalktığı için şirket, görüşmelerini yeni devletin temsilcileriyle sürdürür.[148]

144 BOA, İ.DUİT, 22/1-1 (15 Ocak 1919); BOA, MV, 250/13; BOA, BEO, nr. 341294. Şirket, 1918 senesinde vapur seyrüseferlerini 40 gün süreyle tatil etti (BOA, İ.DUİT, 22/1-7, lef 3); ancak, bunun yukarıda söz konusu edilen ilândan önce mi, yoksa sonra mı olduğu belli değildir.

145 BOA, İ.DUİT, 22/1-4 (8 Mayıs 1919); BOA, MV, 250/155.

146 BOA, MV, 253/71 (17 Kasım 1919).

147 *İkdam*, nr. 8625 (18 Mart 1921/8 Receb 1339), s. 3.

148 Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer*, s. 83-88.



27- "Kaptan: - *Kayıkçı! Kayık kayık!* Kayıkçı: - *Ne bağırıyorsun be! Yetişebilirsen yetiş de çiğne!"* (*Çıngıraklı Tatar, 25 Nisan 1289, s. 3*)

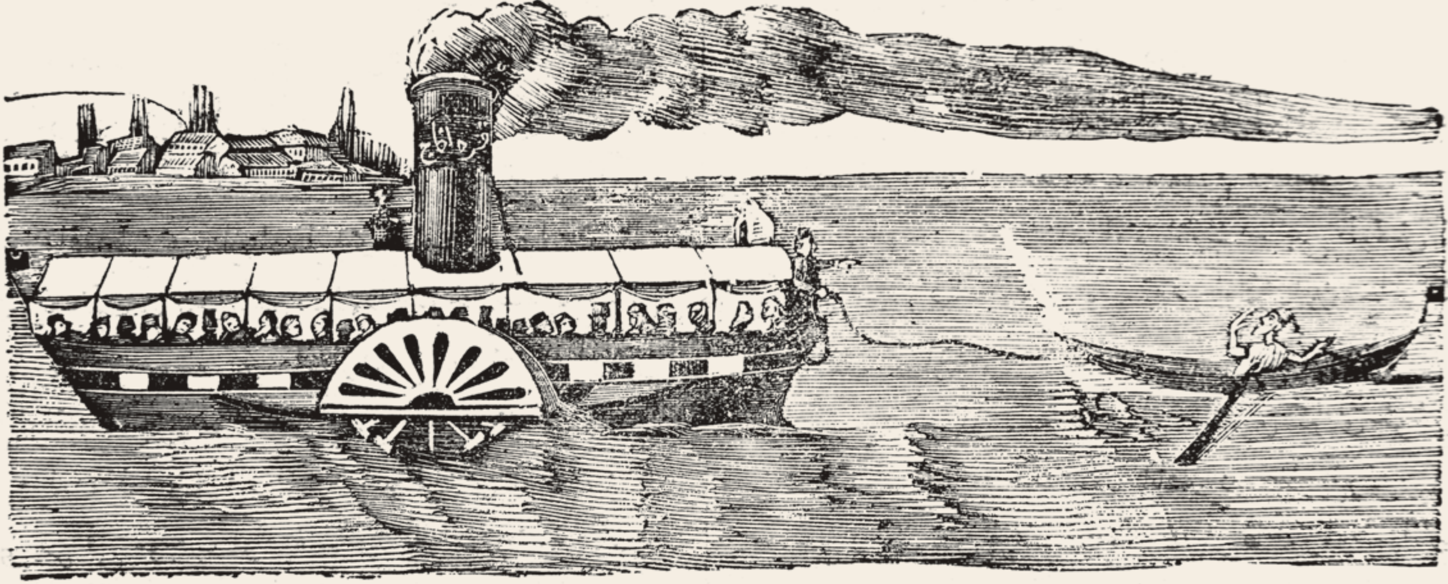
Haliç'te vapur trafiğinin ve yolcu taşımacılığının önündeki en önemli engel, Kâğıthane ve Kasımpaşa derelerinin taşıdığı alüvyonların denizi doldurup vapurların iskelelere yanaşmasına mani olmasıydı. Haliç'in dolmasının bir nedeni de, XIX. yüzyıldan itibaren bölgede kurulan sanayi tesisleriyle odun ve kömür depolarının atıklarının ve belediyenin topladığı çöp ve molozların Haliç'e dökülmesiydi. Hükûmet, bu kronik sorunu çözmek adına, bazı koruyucu tedbirler almanın yanında, alüvyonların oluşturduğu balçığın temizlenmesi için de birtakım çalışmalar yapmıştır. Haliç'te odun ve kömür deposu açılmasını ve denize çöp dökülmesini yasaklar; ruhsatsız fabrikaları kapatır; fabrikalara denizi kirletmeyecek tedbirleri alma mecburiyeti getirir.[149]

149 Tiğinçe Oktar ve Hamdi Genç, "Osmanlı İstanbul'unda Haliç ve Çevresinde Kirlilik Sorunu", *Dünü ve Bugünü ile Haliç Sempozyum Bildirileri*, İstanbul 2004, s. 585-587. Haliç'te vapurlar için sorun yaratan söz konusu balçık ve alüvyonlar, bir zamanlar yararlı işler için kullanılırdı. Nitekim Evliya Çelebi, Eyüp'le Hasköy arasından çıkarılan balçığın kâse ve tabak yapımında kullanıldığını bildirmektedir (*Seyahatnâme,* haz. Orhan Şaik Gökyay, İstanbul 1995, c. 1, s. 27).

Ayrıca, tarak gemileri vasıtasıyla ve döner kovalarla denizden çıkarılan çamurlar mavnalarla daha derin yerlere taşınarak Haliç temizlenir; böylece, tarak gemileri denizi derinleştirip gemilerin geçebileceği kanallar açar ve bu iş, belirli periyotlarla tekrarlanırdı.

I. Dünya Savaşı öncesinde yolcu sayısı ve gelirler yönünden olumlu bir tabloya sahip olan şirket, savaşla birlikte enflasyon, piyasaların istikrarsızlığı ve girdilerin yüksekliği yüzünden çok zor günler geçirir; hükûmet nakil vasıtalarına el koyduğu ve vapurlarının önemli bir bölümünü kiraladığı için taşıma faaliyetlerini yürütmekte zorlanır ve halkla hükûmet arasında sıkışıp kalır. Yolcuların işletmeden şikâyeti, vapur ve iskelelerin eskiliği ve pisliği, personelin yolculara kötü davrandığı, vapurların hareket saatlerinin düzensizliği ve kırık döküklüğü ile yavaşlığı konularında yoğunlaşır. Hızlı telaffuzdan dolayı halk arasında Eyüp kelimesinden bozma "îp vapurları" olarak da anılan bu vapurların[150] yavaşlığı, İstanbul'un günlük konuşma diline bile girer.

150 R. Ekrem Koçu, "Eyyubsultan Vapurları", *İst.A,* X, 5468.



28- *Karaağaç* vapurunun çımacısı, elindeki ipi yaşlı bir kayıkçıya sarkıtarak *"Baba yorulma, al ipi bağla."* diye seslenip vapurla kayığı çekmek ve kayıkçıya yardım etmek ister; ihtiyar kayıkçı, bunun üzerine *"Eyvallah evladım, başka vakit, bugün işim aceledir."* cevabını vererek kayığının vapurdan daha hızlı olduğunu mizahi bir üslupla ima eder (*Çıngıraklı Tatar, nr. 26, 27 Haziran 1289, s. 3*)

Nitekim, Ahmed Rasim, dönemin basın ve günlük konuşma dilinde yavaşlığı ve tembelliği ifade edebilmek için "Eyüp vapuru" nitelemesinin yapıldığını yazar ve bu durumu:

> O zamanlar basın dilinde, konuşmalar sırasında, yavaşlığa ve tenbelliğe iki şey örnek olarak verilirdi: karada tramvaylar, denizde Eyüp vapurları. Hayal, Çaylak, Karagöz gibi mizah dergileri, tevârüd benzeri olarak, herhangi bir sayılarında bunlardan söz edecek olsalar, arabacı veya kaptanın: -sakallı çekil! –kayıkçı, sağını al! diye korku ile attığı nâralara, -yetiş de çiğne! diye verdikleri alaylı cevabı karşılık tutarlardı.

şeklinde istihzalı bir örnekle izah eder.[151] Yine, *Çıngıraklı Tatar*'da yer alan bir karikatürde, Karaağaç vapurunun çımacısı, elindeki ipi yaşlı bir kayıkçıya sarkıtarak "Baba yorulma, al ipi bağla." diye seslenip vapurla kayığı çekmek ve kayıkçıya yardım etmek ister; ihtiyar kayıkçı, bunun üzerine "Eyvallah evladım, başka vakit, bugün işim aceledir." cevabını vererek kayığının vapurdan daha hızlı olduğunu mizahi bir üslupla ima eder.[152]

***

İstanbul'da modern deniz ulaşımı, Sultan II. Mahmud'un 1828'de *Swift* (*Sagir*) isimli İngiliz bandıralı vapuru satın almasıyla başlatılabilir; zira iş, bu vapurun satın alınmasıyla bitmez ve bu dönemde hem satın alma ve hem de makinesini İngiltere'den getirtip teknesini İstanbul'da inşa etme yöntemleriyle Tersane'de kullanılan vapur sayısı giderek artar. Vapurların geleneksel deniz taşıma aracı olan kayıkların yerini almaya başlaması, İstanbul'un şehir içi ulaşım sisteminin mahiyetini değiştirir. Bu gelişmeleri, Tanzimat'tan sonra kapitülasyonları gerekçe gösteren bazı yabancı

151 *Eşkâl-i Zaman*, İstanbul 1992, s. 5. Ahmed Rasim'in bahsettiği bu konuyu izah eden karikatür, *Çıngıraklı Tatar* isimli mizah gazetesinde yer almaktadır (nr. 9 (7 Mayıs 1873/25 Nisan 1289), s. 3).

152 *Çıngıraklı Tatar*, nr. 26 (9 Temmuz 1873/27 Haziran 1289), s. 3.



29- Eminönü İskelesi (Yıldız Albümleri)

girişimcilerin Karadeniz'e çıkacak yelkenli gemileri vapurlarla çekmeleri ve ardından da işi Boğaziçi'nde vapurla yolcu taşımaya kadar vardırmaları izler. Uluslararası hukuka aykırı olan bu oldu-bittiye ve fiilî duruma engel olamayan hükûmetin, 1844 yılı başından itibaren Tersane'ye ait vapurlarla Boğaziçi'nde devlet eliyle yolcu ve eşya taşımacılığını başlatması ve bir süre sonra da özel sektöre Şirket-i Hayriye ile Haliç vapurları imtiyazlarını vermesi, İstanbul'un deniz ulaşımı açısından önemli gelişmelerdi. Yine, Tersane'ye ait vapurlarla İstanbul ile yakın veya uzak çevresi arasında başlatmış olduğu ve daha sonra Fevaid-i Osmaniye ve İdare-i Mahsusa adlarıyla devam ettirdiği seferler de bu bağlamda değerlendirilebilir. II. Meşrutiyet'ten sonra ise bunlara özel sektörün kurmuş olduğu denizcilik şirketleri eklenir. Bu şirket ve idarelerin neredeyse tamamı Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal ve bazıları ise günümüzde de faaliyetlerini sürdüren bazı şirket ve kuruluşlara temel teşkil etti. Nitekim, bugün hâlen faaliyetlerini sürdüren İstanbul Şehir Hatları Vapurları (İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş.), Şirket-i Hayriye ile Haliç Vapurları Şirketi'nin ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri de İdare-i Mahsusa'nın tarihî temelleri üzerine kuruludur.

Burada ana hatlarını verdiğimiz bu serüven, kamuya yönelik hizmet veren taşımacılık sektörünün devletin aldığı kararlardan ve içinde bulunduğu siyasi ve iktisadi koşullardan çok etkilendiği gerçeğini açıkça ortaya koymaktadır. İster İdare-i Mahsusa gibi doğrudan devlet kurumları tarafından yönetilen, ister Şirket-i Hayriye gibi hissedarları arasında başta Sultan Abdülmecid ve Mustafa Reşid Paşa olmak üzere ağırlıklı olarak devlet adamları bulunup devletin korumasına mazhar olan ve isterse Haliç Vapurları Şirketi ile diğer denizcilik şirketleri gibi özel sektör tarafından kurulan işletmeler olsun, bu durum değişmemekteydi. Kamuya yönelik hizmet veren bu işletmelerde çalışan personel, diğer işçi ve memurlar gibi şartlar oluştuğunda greve başvurma imkânına sahip değillerdi; zira, hükûmet, bu kadar önemli bir kamu hizmetinin aksamaması için özellikle 1908 grevlerinden sonra bu iş kolunda



yapılacak grevlere ciddi kısıtlamalar getirdi. Öte yandan, bu işletmeler savaş ve olağanüstü durumlarda belirli şartlarla vapurlarını ve personelini devletin hizmetine vermek durumundaydı. Her ne kadar bu hizmet karşılığında belli bir kira veya vapurların zarar görmesi durumunda tazminat ödense de, hükûmetin ulaşım vasıtalarına el koymasından dolayı şirketlerin taşıma kapasiteleri daraldığı için sivil ulaşımın aksadığı ve halkla vapur idarecilerinin karşı karşıya geldiği görülür. İstanbul'da faaliyet gösteren deniz taşıma şirketlerinin bilançoları, kriz ve savaş dönemlerinin şirketler açısından gayet sıkıntılı geçtiğini ortaya koymaktadır. Belirtilmesi gereken bir husus da, hükûmetin, Şirket-i Hayriye ve Haliç Vapurları Şirketi gibi bazı şirketlerin yıllık gelirlerinin belli bir kısmını, modern belediyeler gibi bağımsız gelirlerinin olmasını istediği İstanbul Şehremaneti'ne tahsis etmesiydi.

Bu çalışma ile, İstanbul'un şehir içi deniz ulaşımının merkezinde yer alan Şirket-i Hayriye'nin kuruluş tarihi etrafında literatürde mevcut belirsizlikler giderilerek şirketin 1850 sonbaharında kurulmuş olduğu hususu belgelere dayanılarak açıklığa kavuşturuldu. Ayrıca, İstanbul ve Boğaziçi'nde vapurla yolcu taşımacılığı için altyapının gayet zayıf olduğu 1840'lı yıllarda vapurların yanaşabileceği iskeleler ile yolcular için bekleme salonlarının olmadığı, kıyıya yanaşamayan vapurların açıkta demirleyip yolcuların kayıklarla vapurlara taşındığı, iskelelerde ve vapurlarda kadın ve erkekler için ayrı salonların olmadığı gerekçeleriyle 1850 sonbaharına kadar Müslüman kadınların şehir içi yolcu vapurlarına binmesine yaklaşık on yıl hükûmet tarafından izin verilmediği, ilk kez bu makale ile ortaya konuldu.

Netice itibarıyla, Tanzimat'tan sonra İstanbul'da deniz taşımacılığı alanında yapılan bu düzenlemeler, kurulan özel taşımacılık şirketleri ile devlete ait vapur idarelerinin iktisadi ve sosyal alanda büyük bir tecrübe ve birikimin Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal etmesine vesile olduğu işaret edilmesi gereken bir husustur.

AVUSTURYA LLOYD VAPUR ŞİRKETİ'NİN İSTANBUL'UN YOLCU VE EŞYA TAŞIMACILIĞINDAKİ YERİ

M. EMRE KILIÇASLAN*

1833 yılı başlarında Trieste'de bir araya gelen irili[1] ufaklı yedi sigorta şirketi sahibinin girişimiyle Lloyd Austriaco adı altında bir sigorta şirketi vücuda getirildi.[2] Yabancı pazarların durumu, genel gemicilik istihbaratı ve gerçekleşen bütün kazalara ait bilgileri güncel bir şekilde Trieste Limanı'nda toplamayı hedefleyen yöneticiler, bunun için önemli limanlarda maaşlı *ajan*lar çalıştırmakta; bu bilgileri satın alacak diğer sigorta şirketlerinden toplam sermayelerinin her 1.000 florini için [2], Trieste tüccarlarından yıllık 30 ve bağımsız Avusturya vatandaşlarından da 50 florin talep etmekteydiler.[3] Kısa sürede kuruluş amaçlarını gerçekleştirerek kazançlı bir girişim olduğunu ispatlayan Lloyd Austriaco Şirketi, o sırada Avusturya ve Trieste'de henüz yeterince gelişmemiş olan vapurla deniz nakliyatı işine girmeye karar verdi. Bu isteğini de 28 Mayıs 1835'te hissedarlarına ve Avusturya Hükûmeti'ne iletti.[4] Böylece, Uzak Doğu ve Amerika kıtasında ticari pazar elde etmek konusunda geç kalmış olan Avusturya,[5] yüzünü Akdeniz'e ve Osmanlı ülkesine çevirdi.

Şirket yönetim kurulu üyelerinden Karl von Bruck,[6] 5 Ekim 1835'te vapurla deniz taşımacılığına girme sebeplerini hükûmet yetkililerine açıklamak üzere Viyana'ya gitti.[7] Bu iş için gerekli olan 1.000.000 florinlik sermayeyi Trieste'den toplamaları mümkün olmadığını bilen şirket yöneticileri, anonim şirket olarak örgütlenmek ve Viyana sermaye çevrelerini de şirkete katmak niyetindeydiler.[8] Şirket kurucularından Marco Parente aracılığı ile Viyana'da kendisiyle bağlantı kurulan[9] Salomon Rothschild, 300.000 florinlik hisse satın almanın yanında[10] şirketin Viyana'daki oluşumuna da destek verdi. Yunanistan ve Bavyera hükûmetleriyle Mısır valiliği de şirketin hisse senetlerinden satın aldı.[11]

Amacı, Doğu limanlarında etkinliğini artırmak, Akdeniz'de egemenliği Fransızlara bırakmamak ve modern bir iletişim ağı kurmak olan Avusturya Hükûmeti de şirkete sıcak bakmaktaydı. Neticede 30 Nisan 1836'da İmparator Ferdinand'ın onayıyla şirket kuruldu.[12] Şirket bunun üzerine 2 Ağustos 1836'da içtüzüğünü yeni duruma göre değiştirerek ve sigorta departmanına vapurla deniz taşımacılığını da ekleyerek Adriyatik, Akdeniz ve Karadeniz limanlarında vapur seferleri düzenleyecek olan *Navigazione A Vapore dell Lloyd Austriaco*'nun kurulduğunu kamuoyuna duyurdu.[13]

* Ordu Üniversitesi. Resimler ve yazıları yazar tarafından hazırlanmıştır.

1 20 Nisan 1833 tarihli kuruluş bildirgesine göre bu yedi ortak, Ang. Giannichesi, Marco Parente, C. L. Bruck, G. G. Sartorio, G. B. Silverio, G. Padovani ve Cesare Cassis Faraone'den oluşuyordu (Giuseppe Stefani v.dğr., *Il Lloyd Triestino: Contributo Alla Storia İtaliana della Navigazione Marittima,* Verona 1938, s. 17).

3 Ronald E. Coons, *Steamships, Statesmen and Bureaucrats: Austrian Policy Towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd 1836-1848*, Wiesbaden 1975, s. 5-6.

4 Coons, *Steamships, Statesmen and Bureaucrats,* s. 27.

5 İlber Ortaylı, *Osmanlı'da Milletler ve Diplomasi: Seçme Eserleri III,* İstanbul 2008, s. 205.

6 Bir yıl kadar Avusturya'nın İstanbul elçisi ve bir süre de Avusturya maliye bakanı olarak görev yapan von Bruck'un ölümünden hemen sonra hazırlanmış kısa bir biyografisi için bkz. C.A.S., *Finanzminister Karl Freiherr von Bruck*, Viyana 1861.

7 Coons, *Steamships, Statesmen and Bureaucrats*, s. 32.

8 Coons, *Steamships, Statesmen and Bureaucrats*, s. 35.

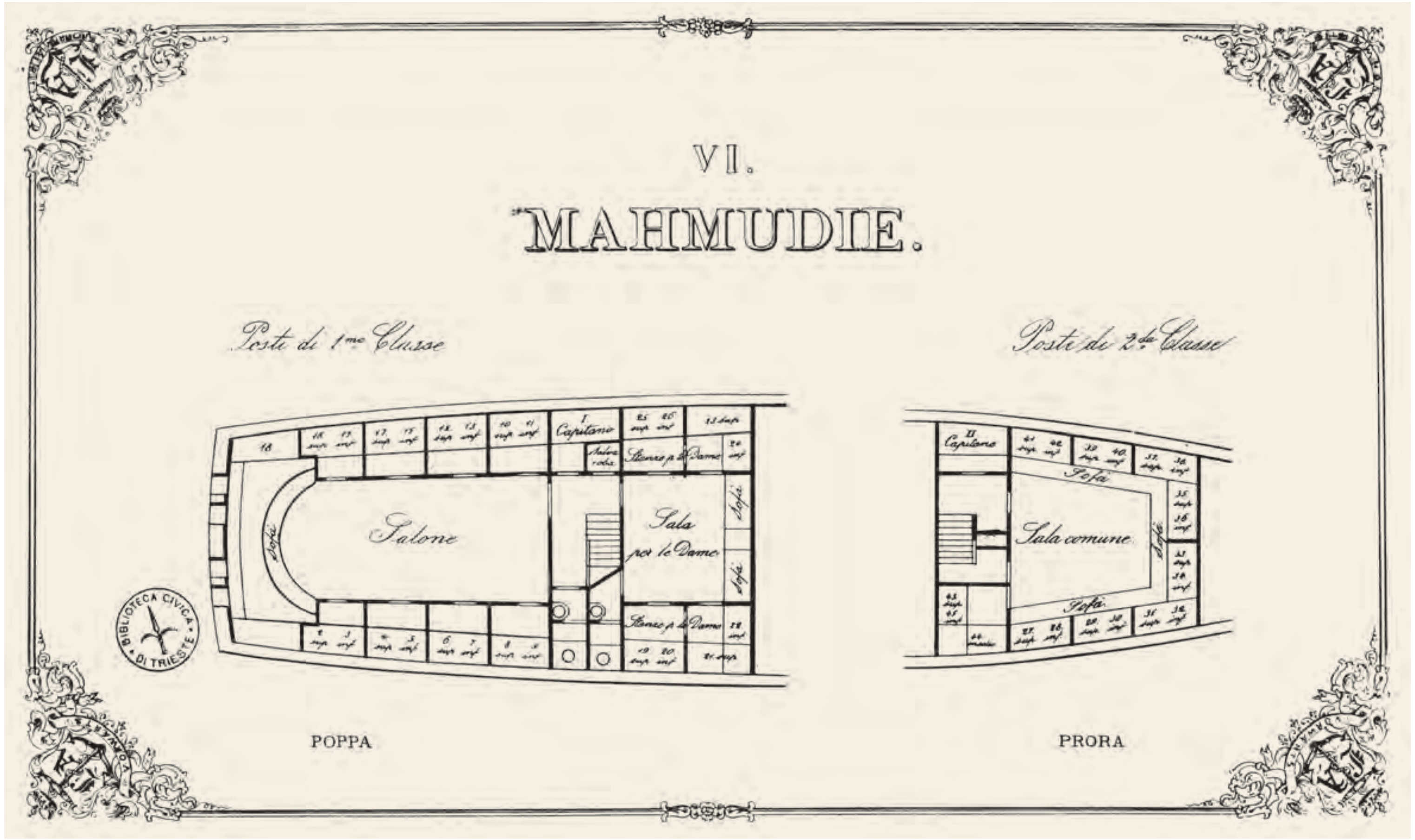
9 Stefani v.dğr., *Il Lloyd Triestino*, s. 23.

10 Coons, *Steamships, Statesmen and Bureaucrats*, s. 39.

11 *Fünfundsiebzig Jahre Österreicher Lloyd 1836-1911*, Trieste 1911, s. 10.

12 A&P Records, *Foreign Office Miscellaneous Series No 41 History of the Austrian-Hungarian Steam Navigation Company Lloyd*, London 1887, s. 1.

13 A&P Records, *History of the Austrian Lloyd*. s. 1; *Regolamento per le Agenzie della Prima Sezione del Lloyd Austriaco,* Trieste 1846, s. 1; Stefani v.dğr., *Il Lloyd Triestino*, s. 64'te bu yönetmeliğin bir tıpkıbasımı görülebilir.



1- Lloyd'un, II. Mahmud'a ithafen Mahmudiye adı verdiği vapura ait plan (Stefani, Giuseppe, Bruno Astori, *İl Lloyd Triestino: Contributo Alla Storia İtaliana della Navigazione Marittima*, Verona 1938, s. 114)

Tablo 1- Avusturya Lloyd Buharlı Kumpanyası'nın 1838 yılı yük ve yolcu nakliyatı

Seyahat	Yolcu Sayısı	Yüklerin Parasal Değeri (Florin)	Mektup Sayısı	Eşya		Küçük paket
				Koli Sayısı	Ağırlık	
Trieste-İstanbul-İskenderiye (16 sefer)	3.331	2.237.361	44.480	12.926	19.138	2.577
Trieste-İstanbul (8 sefer)	1.343	1.128.699	23.353	4.453	9.675	738
İstanbul-İskenderiye-Selânik-Trieste (10 sefer)	538	110.076	3.112	1.376	2.596	174
Toplam	5.212	3.476.138	71.945	18.755	31.409	3.489

Kaynak: *Giornale del Lloyd Austriaco di Notizie Marittime e Commerciali*, 1839, c. 5, sy. 71, s. 3-4

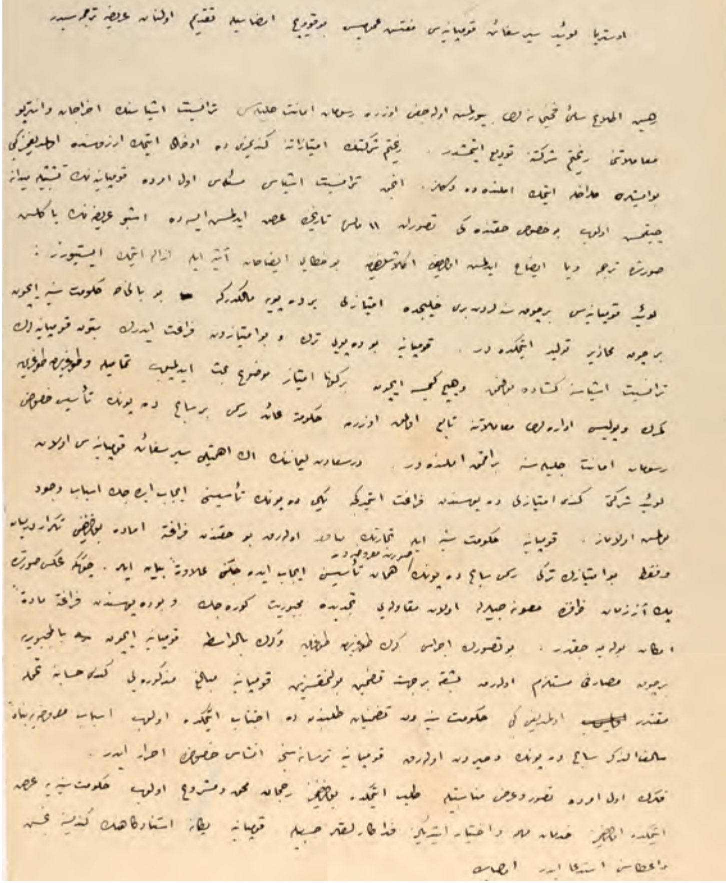
İstanbul'a İlk Sefer ve Karadeniz Hattı

1.000.000 florinlik bir sermaye ile işe başlayan ve altı vapur sipariş veren şirketin yönetim kurulu başkanı Franz von Reyer, öncelikle Doğu limanları hakkında bilgi topladı.[14] İngiltere'ye ısmarlanan ilk vapur 11 Mart 1837'de Trieste'ye ulaştı. Arciduca Ludovica adı verilen ve 41 m uzunluğunda olan[15] bu vapur, 16 Mayıs 1837'de Kaptan Giovanni Paolo Triscoli kumandasında 53 yolcusuyla Trieste'den hareket ederek Ankona, Korfu, Patras, Pire, Sira ve İzmir üzerinden İstanbul'a gelerek şirketin ilk seferini gerçekleştirdi.[16] Ertesi yıl kuruluşuyla ilgili sorunlarla da uğraşmasına rağmen, İstanbul'a yolcu ve eşya taşımayı sürdürdü.

14 A&P Records, *History of the Austrian Lloyd*, s. 1-2.

15 Stefani v.dğr., *Il Lloyd Triestino*, s. 83; A&P Records, *History of the Austrian Lloyd*, s. 2.

16 Anthony Virvilis, "Correspondence Between Greece and Egypt During 1833-1881", *Philotelia*, 1999, sy. 596, s. 13; A&P Records, *History of the Austrian Lloyd*, s. 2; Stefani v.dğr., *Il Lloyd Triestino*, s. 85; Coons, *Steamships, Statesmen and Bureaucrats*, s. 63; Keith Tranmer, *Austrian Post Offices Abroad*, Sussex 1976, c. 8, s. 14.



2- Transit taşımacılık ve antrepoculuk yapan Lloyd Şirketi'nin 1849 yılından sonra antrepoculuk usulüyle çok miktarda mal kaçırdığına dair Müfettiş Bokoviç'in arîzasının tercümesi (BOA, HR.MKT, nr. 27/44)

1829 yılında kurulup 1831'de Tuna Nehri üzerinde düzenli seferler yapmaya başlayan ve 1834'te de seferlerini Osmanlı sınırları içerisindeki Aşağı Tuna'ya dek uzatan Erste K.K. Priviligierte Donaudampfschiffahrtgesellchaft (İlk İmtiyazlı Avusturya Tuna Buharlı Nakliyat Kumpanyası), 1836 yılında satın aldığı altı vapurla deniz nakliyatına da girdi.[17] Bu şirket aynı yıl içerisinde İstanbul-Trabzon, İstanbul-İzmir ve İstanbul-Kalas hatlarını kurarak düzenli seferlere başladı.[18] Fakat 1840'lı yıllardan itibaren deniz hatlarından zarar etmeye başlayan Donaudampfschiffahrtgesellchaft, altı vapurunu Avusturya Devleti aracılığıyla Lloyd'a satma kararı aldı.[19] 1845'te anlaşma imzalanarak söz konusu vapurlar da şirketin filosuna katıldı; böylece, Lloyd hem Karadeniz'den hem de Akdeniz'den İstanbul'a akan trafiğin önemli bir aktörü hâline geldi.

17 Henry Hajnal, *The Danube: Its Historical, Political and Economic Importance*, The Hague 1920, s. 121-126, 134-136; Virgina Paskaleva, "Osmanlı Balkan Eyaletleri'nin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Katkı (1700-1850)", *İFM*, 1968, c. 27, sy. 1-2, s. 68-69.

18 R. T. Claridge, *A Guide Along the Danube from Vienna to Constantinople, Smyrna, Athens the Morea the Ionian Islands and Venice*, London 1837, s. 5.

19 Coons, *Steamships, Statesmen and Bureaucrats*, s. 114-117.

İstanbul'da *Lloyd* Acentehane, Postahane ve Kömür Deposu

1721'de Osmanlı ülkesinde posta taşımaya başlayan[20] Avusturya, 1726'dan itibaren sivillere ait mektupları da kabul etmeye başladı.[21] Avusturya Postası, bundan sonra günden güne Osmanlı ülkesinde yaygınlaştı. Önceden düzensiz bir şekilde gidip gelen kuryeler 1746'dan itibaren ayda bir kez düzenli seferlere başladı ve 1791 Ziştovi Antlaşması bu düzenli seferleri kurumsallaştırdı.[22] Avusturya konsoloslukları ayrıca ticari posta taşımacılığına da başlamışlardı; ancak, diplomatik kuryeden ticari postaya geçiş sürecinin yazılı anlaşmaya dayanmayan fiilî bir durum[23] olduğunun da ifade edilmesi gerekir.

Lloyd'un sigorta departmanının çeşitli limanlarda bulunan acenteleri zaman içerisinde bulundukları kentlerde vapurların temsilciliğini, Avusturya konsolosu olmayan yerlerde ise Avusturya fahri konsolosluğu görevini[24] ve Lloyd Postahanesi yönetimini üstlendiler. Şirket, pek çok Osmanlı liman kentinde olduğu gibi, İstanbul'da da bir postahane kurdu; ancak, bu postahane uzun soluklu olmadı ve 1861'den 1887 senesine kadar faaliyetlerini sürdürebildi.[25] Fakat 1887'den önce ve sonra Osmanlı ülkesindeki ve ülke dışındaki Avusturya postahanelerinden İstanbul'a gelen postalar yine Lloyd vapurlarıyla taşınmıştı.

Galata'da sahile yakın bir mevkide bulunan Lloyd

20 M. Bülent Varlık, "Bir Yarı Sömürge Olma Simgesi: Yabancı Posta Örgütleri", *TCTA*, VI, 1653.

21 Ayşegül Okan, "The Ottoman Postal and Telegraph Services in the Last Quarter of the Nineteenth Century", yüksek lisans tezi, Boğaziçi Üniversitesi, 2003, s. 33.

22 Varlık "Yabancı Posta Örgütleri", VI, 1653.

23 Varlık "Yabancı Posta Örgütleri", VI, 1654; Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı İktisadi Yapısı", *Osmanlı Devleti Tarihi*, ed. Ekmeleddin İhsanoğlu, İstanbul 1999, c. 2, s. 603; Yaşar Türedi v.dğr., *Geçmişten Günümüze Posta*, Ankara 2007, s. 173; Taner Aslan, *Osmanlı'da Levant Postaları*, Ankara 2012, s. 116-117; Okan, "The Ottoman Postal and Telegraph Services", s. 33-34.

24 Rudolf Agstner, "Zur Geschichte der Österreichischen (Österreich-Ungarischen) Konsulate in der Türkei 1718-1918", *Österreichen in Istanbul*, ed. Rudolf Agstner ve Elmar Samsinger, Berlin 2010, s. 146.

25 Postahanenin kapatılma sebebi İstanbul'da bir de Avusturya Devlet Postahanesi olması ve aynı şehirde iki Avusturya postahanesinin bulunmasının karışıklıklara yol açmasıydı (Andreas Patera, "Die Örtliche, Bauliche und Raumliche Situation der Österreichischen Postamter in Konstantinopel", *Österreichen in Istanbul*, ed. Rudolf Agstner ve Elmar Samsinger, Berlin 2010, s. 239).

Tablo 2- İstanbul Bağlantılı Lloyd Hatları

Hat	Uğradığı limanlar	Açıklama
Trieste-İstanbul	Sira, Pire, Çeşme, İzmir, Midilli, Babakale, Bozcaada, Çanakkale, Gelibolu	1853'ten itibaren Zante ve Sakız da uğrak limanları arasına katıldı. Seferler haftada birdi.
Teselya Hattı	İstanbul, Gelibolu, Çanakkale, Larisa, Golos, Stylis	1853'te açılan bu hat 1857'de ikiye bölündü ve İstanbul, Gelibolu, Çanakkale, Selânik; İstanbul, Gelibolu, Çanakkale, Kavala, Golos şeklinde iki hat ortaya çıktı.
İstanbul-İskenderiye	İzmir	Bu ekspres hat 1837'de açılıp ertesi yıl kapatıldı. 1853'te tekrar başlayan seferleri 1914'e kadar kesintisiz devam etti.
İstanbul-Kalas	Ekspres	Haftada bir sefer yapılırdı.
İstanbul-Trabzon	Sinop, Ordu, Giresun, İnebolu	Haftada bir sefer yapılırdı. Sonradan Batum'a kadar uzatıldı.

Kaynak: Bu tablodaki veriler, *Tranmer, Austrian Post Offices*, s. 13; Stefani v.dğr., *Il Lloyd Triestino*, s. 240-241 ve BOA, Y.PRK.ASK, 102/39 numaralı belgeden derlenmiştir

Postahanesi, gemilerin kalkış saatlerine kadar posta kabul ederdi.[26] Bu uygulamanın ve posta kabulündeki formalite azlığının fiyat rekabetine girmeyen[27] Lloyd postasının tercih edilmesinde etkili olduğu açıktır. Lloyd Postahanesi'nde sabah yedide işe başlayan ve on ikiden üçe kadar öğle tatili yapan memurların mesaileri yedide sona ererdi. Ancak, vapurun limana yanaşmasından otuz dakika öncesine, limanda kaldığı sürece ve ayrılmasından otuz dakika sonrasına kadar Lloyd Postahanesi'nde her hâlûkârda bir görevli bulunur ve o görevli paketlerin teslimine nezaret ederdi.[28]

Tablo 2'de verilen hatlar doğrudan İstanbul Limanı'yla bağlantılı olan hatlardı. Öte yandan Lloyd'un İstanbul'u deniz yoluyla bağladığı diğer liman kentleri bunlarla sınırlı değildir. Örneğin, Venedik ve Fiume (Rijeka) gibi önemli Adriyatik limanlarıyla İstanbul arasında Lloyd bağlantısının varlığı direkt hatları gösteren bu tablodan anlaşılmamaktadır. Bu durumda da devreye bağlantı limanları girmekteydi. Venedik Limanı'na uğrayan bir vapur buradan aldığı ticari eşya, yolcu ya da posta paketlerini Sira, Pire, Rodos gibi bağlantı limanı olarak belirlenmiş bölgelere taşır; bu limanlara bırakılan İstanbul'a gidecek postalar, bu bağlantı limanlarına uğrayan başka bir vapurla İstanbul'a gönderilir ve böylece *Lloyd*'un uğradığı tüm limanlarla İstanbul'un bağlantısı sağlanmış olurdu.

26 Tanju Demir, "15 dakika öncesine kadar" ("Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları", *OTAM*, 2006, sy. 17, s. 6); Patera ise, "90 dakika öncesine kadar" posta kabul edildiğini ("Österreichischen Postamter", s. 254) belirtmektedir.

27 Joseph Nalpas ve Jacob de Andria, *Annuaire des Commerçants de Smyrne & De L'Anatolie*, İzmir 1893, s. 72.

28 Patera, "Die Örtliche", s. 239.

Bütün deniz taşıma şirketleri vapurlara gerekli olan kömürü belirli limanlarda depolar ve vapurları ikmal ederlerdi. Lloyd'un kömür depolarından biri de İstanbul'daydı. Osmanlı Devleti, Unkapanı civarında bulunan bu depoyu çevre kirliliğine sebebiyet verdiği gerekçesiyle kaldırmak istediyse de başarılı olamadı;[29] hatta şirket, XX. yüzyılda yeterli gelmeyen bu depoya ek olarak Hasköy'de ikinci bir depo daha kiraladı.[30] Şirket, Cardiff acentesi aracılığıyla İngiltere'den[31] ve devletle yaptığı anlaşmalar gereği Trieste ve Fiume'den[32] satın aldığı kömürleri depolayarak vapurlarını ikmal ederdi. İhtiyaç durumunda Osmanlı Devleti'ne de kömür satışı yapardı.[33]

Lloyd'un İstanbul Nakliyatı

İstanbul'un liman trafiği XIX. yüzyıl boyunca müthiş bir artış göstermiş; 1830'lu yıllarda 400.000 ton civarında olan emtia ithalat ve ihracatı, 1896'da 13.000.000 tona çıkmıştı.[34] Toplam tonajdaki bu artış doğal olarak gelen giden gemi sayılarına de yansımış; 1869'da liman trafiğinin düzenlenmesi amacıyla kurulan uluslararası komisyonun[35] çalışmaları çerçevesinde 1873'te limana bağlanma şamandıraları konulmuştu.[36] Rıhtımların

29 BOA, MV, 42/68, 24 Nisan 1889; BOA, DH.MKT, 1908/81, 7 Ocak 1892.

30 BOA, ZB, 375/87, 6 Şubat 1907.

31 A&P Records, *Foreign Office 1894, Annual Series Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance: Austria-Hungary*, London 1894, s. 24

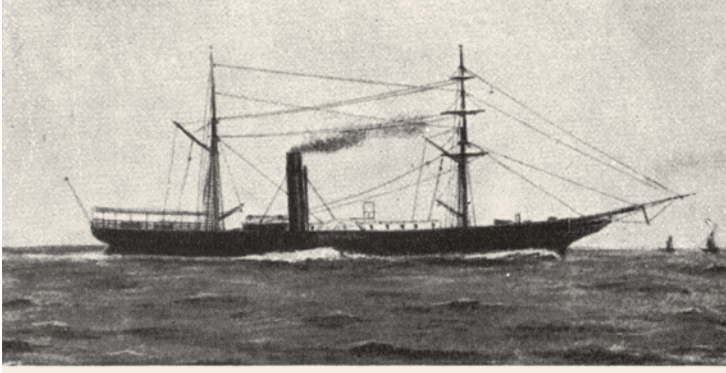
32 A&P Records, *History of the Austrian Lloyd*, s. 5.

33 BOA, HR.MKT, 288/14, 18 Mayıs 1859; BOA, HR.TO, 327/39, 24 Haziran 1867, lef 2.

34 Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, İstanbul 2003, s. 132, 143.

35 BOA, HR.HMŞ.İŞO, 181/61, 17 Ağustos 1898, lef 2.

36 Wiener, *İstanbul Limanı*, s 133.



3- Lloyd Vapur Şirketi'ne ait *Mahmudiye* vapuru. (Stefani, Giuseppe, Bruno Astori, *İl Lloyd Triestino: Contributo Alla Storia İtaliana della Navigazione Marittima,* Verona 1938, s. 561)



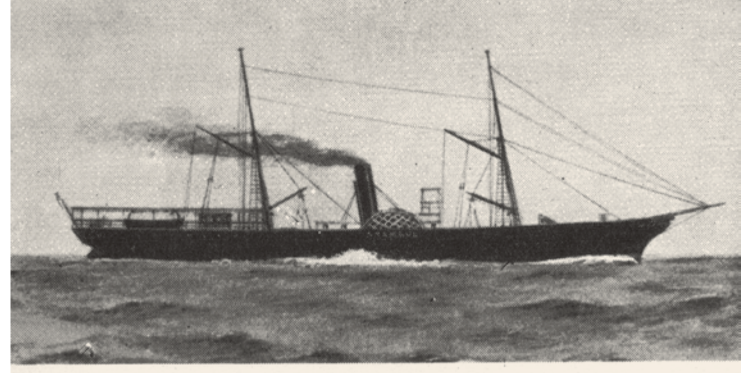
4- *Arciduca Ludovica* isimli vapur. (Stefani, Giuseppe, Bruno Astori, *İl Lloyd Triestino: Contributo Alla Storia İtaliana della Navigazione Marittima,* Verona 1938, s. 96)

yetersizliği yüzünden limanda demirlemek zorunda olan gemilerin yarattığı karışıklıkları gidermek için kullanılan bağlanma şamandıralarından bazıları İstanbul'a düzenli sefer yapan şirket veya devlet gemilerine tahsis edilebilmekteydi. Belgelerden Lloyd'a iki şamandıranın tahsis edildiği anlaşılmaktadır.[37] Fakat İstanbul rıhtımının vapur yanaşmasına uygun bir hâle getirilmesi üzerine, Lloyd Şirketi XIX. yüzyılın sonlarına doğru şamandıra kullanımından vazgeçip vapurlarını rıhtıma yanaştırmaya başladı.[38]

Lloyd, kuruluşu itibarıyla bir posta nakil şirketiydi ve kurulduğu 1830'lu yıllarda vapurlar yük ve yolcu taşımak konusunda yetersiz oldukları için daha ziyade posta nakli amacıyla kullanılırlardı. Fakat zaman içerisindeki gelişmeler vapurları yük ve yolcu taşımacılığında da öne çıkardı. Ancak, Lloyd'un

37 BOA, HR.HMŞ.İŞO, 181/61, 17 Ağustos 1898, lef 2.

38 BOA, HR.HMŞ.İŞO, 181/62, 27 Nisan 1899.



5- Lloyd Vapur Şirketi'nin *Stambul* adlı 120 beygir gücündeki vapuru (Stefani, Giuseppe, Bruno Astori, *İl Lloyd Triestino: Contributo Alla Storia İtaliana della Navigazione Marittima,* Verona 1938, s. 561)

İstanbul'un yük ve eşya nakliyatı konusunda öncü bir konumda olduğu söylenemez; zira XX. yüzyıla yaklaşılırken Lloyd'un İstanbul'a taşıdığı emtianın miktarı rekabette bulunduğu firmaların %1'i bile değildi. Lloyd Şirketi, esasında 1855'te Adalar ve Haliç arasında kabotaj yapmak için bir girişimde bulundu;[39] ancak devlet, en azından Boğaz iskeleleriyle Marmara'daki kabotaj hakkını korumak amacıyla yoğun uğraş verdiği için şirketin bu isteği gerçekleşmedi.[40] Şirketin eşya ve emtia naklinde Osmanlı'daki asıl hedefinin taşra limanları olduğu anlaşılıyor. Nitekim taşranın toplam deniz nakliyatı içerisinde Lloyd'un payı %25 civarındaydı.[41] Lloyd gibi Osmanlı limanlarında sıklıkla boy gösteren bir şirketin İstanbul'a taşıdığı emtianın diğer şirketlere göre düşük olmasının bir diğer sebebi de, transit taşımacılık ve antrepoculuk yapmasıydı. Osmanlı'ya antrepo uygulamasını getiren Lloyd'un 1849 yılından itibaren bu usulü kullanarak Osmanlı yetkililerinden ve dolayısıyla da istatistiklerden hatırı sayılır miktarda mal kaçırdığı bilinmektedir.[42] Şirket, antrepolar belli ölçüde kontrol altına alındıktan sonra bu sefer bilhassa İstanbul Limanı'nda vapurdan vapura aktarmak suretiyle transit eşyayı vergi memurlarının denetiminden kaçırmaya başladı.[43]

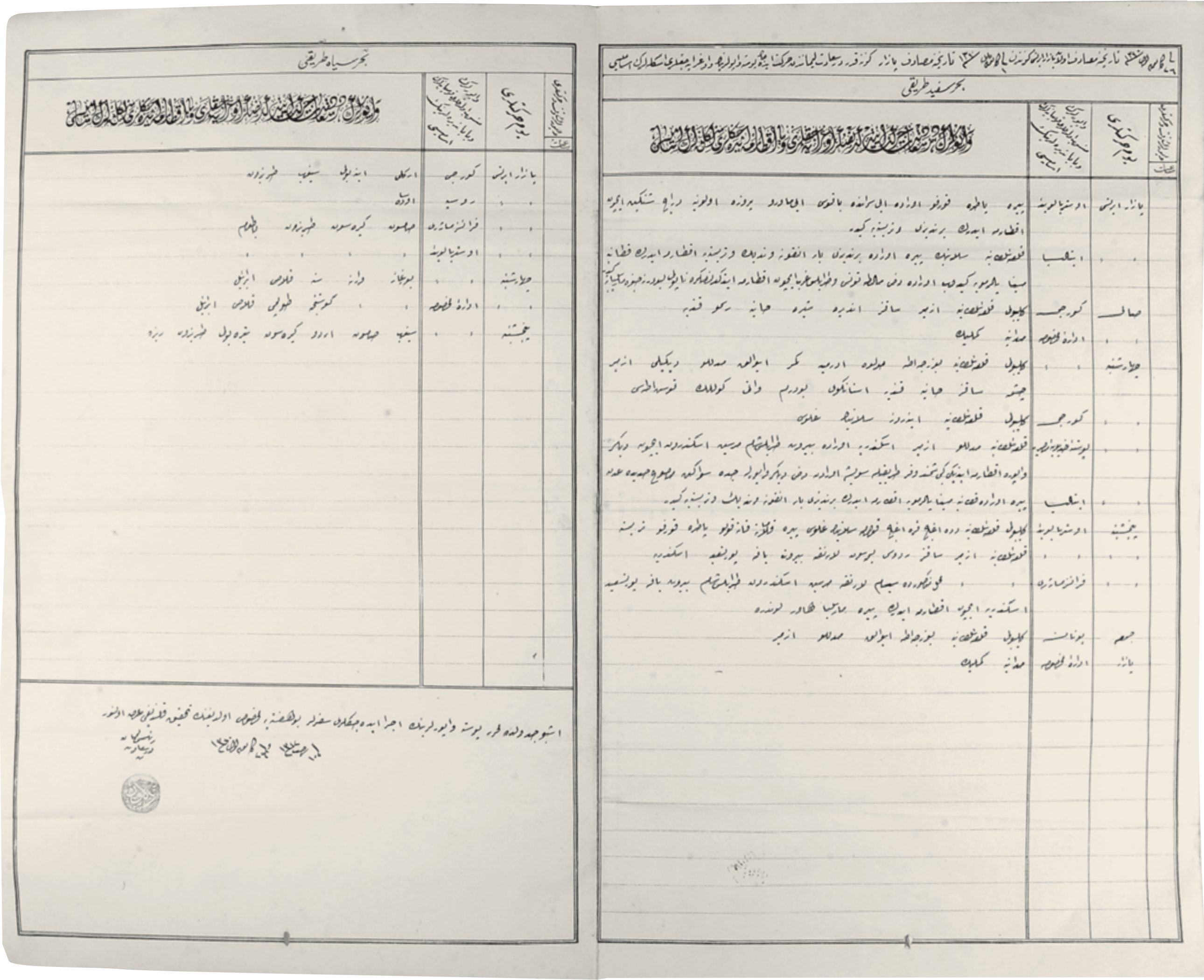
39 BOA, HR.MKT, 108/79, 14 Mayıs 1855.

40 Boğazlar ve Marmara Denizi'ndeki kabotaj tartışmaları için bkz. Kaori Komatsu, "XIX. Yüzyıl Osmanlı-İngiliz Deniz Ticareti Münasebetlerinde 'Kabotaj' Meselesi", *Osmanlı*, Ankara 1999, c. 3, s. 373-379; İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nde Marmara'da Kabotaj Tartışmaları", *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2006, c. 8, sy. 1, s. 99-122.

41 Paul Fesch, *Abdülhamid'in Son Günlerinde "İstanbul",* çev. Erol Üyepazarcı, İstanbul 1999, s. 517.

42 BOA, HR.MKT, 27/44, 22 Ağustos 1849.

43 BOA, Y.A.HUS, 453/138, 8 Ağustos 1893, lef 1.



6- 7 -13 Ocak 1895 tarihleri arasında İstanbul Limanı'ndan Akdeniz ve Karadeniz yönüne işleyen posta vapurlarının uğrayacakları limanlar (BOA, Y.PRK.ASK, nr. 102/39)

Lloyd'un İstanbul'a posta ve yolcu taşımacılığı konusunda hatırı sayılır bir yeri olduğu Osmanlı belgelerinden de takip edilebilmektedir. Şirket vapurlarının, eşya ve emtianın yanında zaman zaman da İstanbul'a köle taşıdığı görülüyor. 1850'li[44] ve 1860'lı yıllarda devam ettiği anlaşılan[45] bu nakliyat, esasında yasaktı ve bu yüzden bu nakliyatın boyutunu kestirmek mümkün değildir. Şirket, Osmanlı Hükûmeti'yle yaptığı anlaşmalar gereği asker ve öğrencileri yarı ücretle taşımaktaydı.[46] Bundan dolayı pek çok öğrenci ve askerin seyahatlerinde şirket vapurlarını tercih etmiş olduğu tahmin edilebilir. Asker sevki konusunda Osmanlı vapurları yetersiz kaldığında Lloyd vapurları da devreye sokulurdu. Örneğin, 1870-1873 yılları arasında İstanbul'dan Yemen'e asker ve cephane sevki için şirket vapurlarının ayda iki kez sefer yapması kararı,[47] o dönemde Osmanlı Devleti'nin Lloyd'u sübvanse ettiği şeklinde yorumlanmıştı.[48] Şirket, vapurları muhacir naklinde de kullanılmıştı.[49]

44 A&P Records, *Correspondence with British Ministers and Agents in Foreign Countries and with Foreign Ministers in England Relating to the Slave Trade*, London 1852.

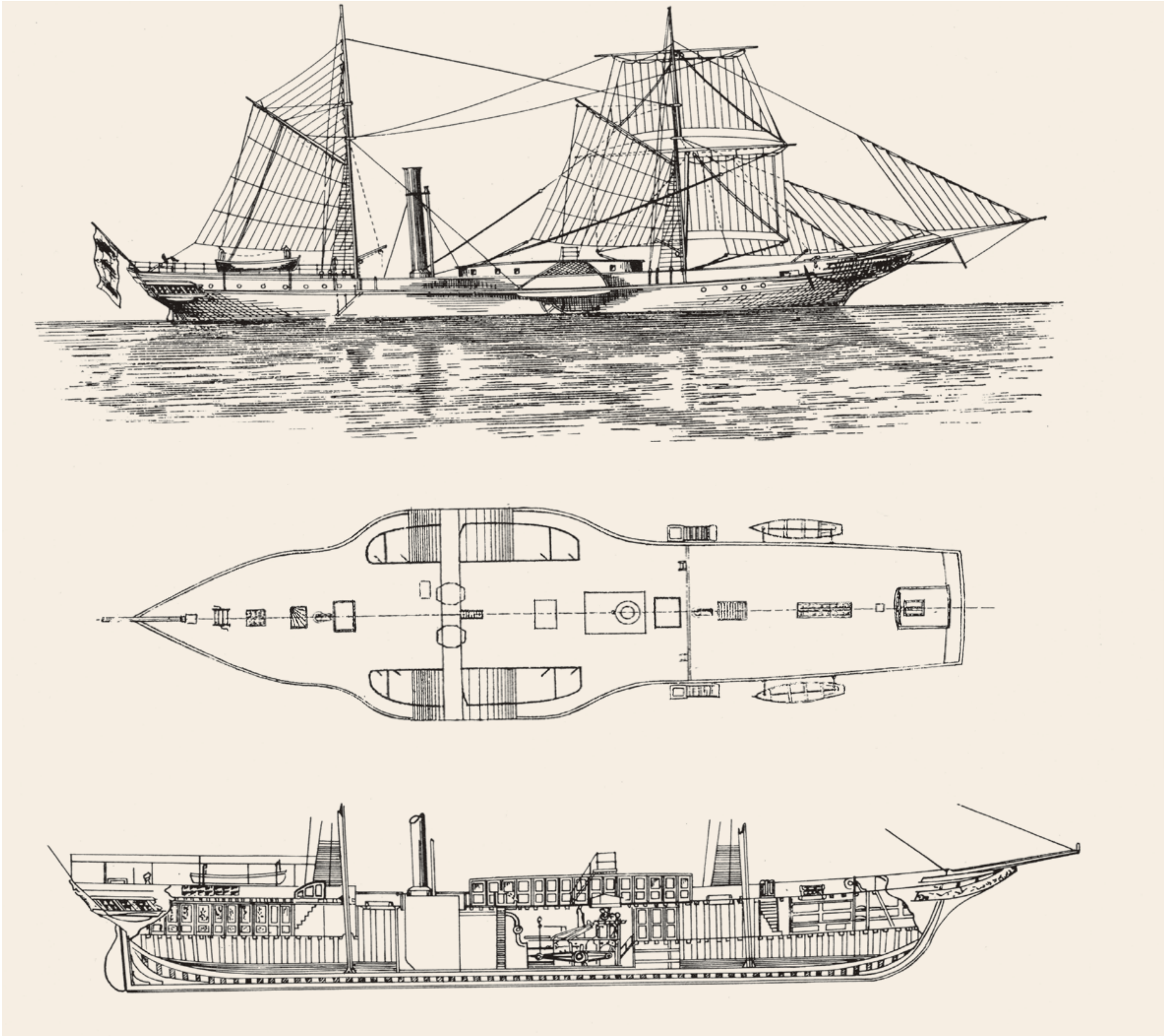
45 A&P Records, *Correspondence Respecting Slavery and The Slave Trade in Foreign Countries and Other Matters From January 1 to December 31, 1869,* London 1870.

46 BOA, HR.MKT, 283/29, 31 Mart 1859, lef 1; BOA, HR.TO, 490/41, 22 Eylül 1864; 163/23, 9 Aralık 1864; 168/41, 21 Nisan 1891. Bu uygulamanın 1900'lü yıllarda sona erdirildiği anlaşılıyor ("Avusturya Vapurlarına Binmeyiniz", *Tanin,* nr. 71, 14 Ramazan 1326/10 Ekim 1908, s. 5).

47 BOA, İ.MMS, 45/1892, 30 Aralık 1872, lef 2.

48 A&P Records, *Commercial No. 18 (1877), Reports from Her Majesty's Consuls, on the Manufacture, Commerce etc. Of their Consular Districts, Part IV,* London 1877.

49 Nedim İpek, *İmparatorluktan Ulus Devlete Göçler,* Trabzon 2006, s. 247, 249; Nedim İpek, *Rumeli'den Anadolu'ya Türk Göçleri*, Ankara 1999, s. 37-38, 150; BOA, HR.TO, 332/53, 13 Ekim 1879; 340/91, 22 Ekim 1887.



7- Lloyd Vapur Şirketi *Arciduca Ludovica* vapurunun planı (Stefani, Giuseppe ve Bruno Astori, *Il Lloyd Triestino: Contributo Alla Storia Italiana della Navigazione Marittima,* Verona 1938, s. 112)

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin giderek merkezîleşmesi, taşra ile İstanbul arasındaki iletişimin daha hızlı ve düzenli yapılmasını gerektirmişti. Posta teşkilatının yeniden yapılandırılması, telgraf ve demiryolu gibi gelişmelerin yakından takip edilmesi bu merkezde değerlendirilebilir. Vapurlar, İstanbul ile liman kentleri arasındaki resmî yazışmaların naklinde de önemli bir işlev üstlendi. Lloyd'un 1840'lı yıllardan itibaren Osmanlı resmî evrakını taşıdığı bilinmektedir. 1870'li yıllardan itibaren Osmanlı vapurları tercih edilmesine rağmen,[50] 1890'lı yıllarda bile Lloyd vapurlarının devlet evrakını taşımayı sürdürdüğü görülüyor.[51] Osmanlı resmî evrakının şirkete emanet edildiği ve alternatif nakliyat aracı bulunamadığı dönemlerde şirket görevlilerinin evrak sandıklarını açma gibi suistimallere saptıkları belirlenmiştir.[52]

50 BOA, A.MKT.MHM, 450/19, 17 Ocak 1873, lef 1, 2.

51 BOA, ŞD, 578/39, 4 Ocak 1891, lef 1.

52 BOA, HR.MKT, 182/5, 16 Mart 1857, lef 1, 3.



8- Lloyd Şirketi'ne ait *Bukovina* adlı vapuru temsil eden resim (*Boşboğaz* - No 33, 20 Teşrin-i Sani 1324, s. 4)

Bunun yanında sivil postaların açılıp okunduğuna dair şüpheler de vardı.[53]

XX. yüzyılın başlarında her yıl 300'den fazla Lloyd vapurunun İstanbul'a uğrayarak 400.000-500.000 ton emtia getirdiği görülüyor.[54] Yukarıda da belirtildiği üzere, bu oran, İstanbul Limanı'na giriş çıkış yapan toplam emtianın %1'i civarındaydı. Bu dönemde Osmanlı'nın Avusturya'dan yaptığı ithalat %3 ila %5 seviyelerinde seyretmekteydi.[55] Lloyd'un taşra limanlarına yaptığı nakliyatla birlikte düşünüldüğünde Avusturya'nın Osmanlı'ya yönelik ihracatının Lloyd'un Osmanlı ülkesine yaptığı nakliyatla sınırlı olduğu anlaşılır.

Değerlendirme

Sayısal olarak bakıldığında Lloyd'un İstanbul'u kapsayan denizcilik faaliyetlerinin diğer Osmanlı limanlarına göre daha kısıtlı olduğu; ancak, şirketin, İstanbul halkının algısında sayısal hacmin ötesinde, Avusturya'nın ve hatta biraz daha ileri gidilirse Avrupa'nın tecessüm etmiş hâli gibi, daha derin bir anlamı bulunduğu anlaşılıyor. Bunun nedeni Lloyd'un ülkede, vapur taşımacılığı yapan ilk şirketlerden biri olması ve 1837'den I. Dünya Savaşı'na kadar bu faaliyetlerini kesintisiz sayılabilecek bir şekilde sürdürmesidir. Öte yandan Osmanlı Devleti'yle Avusturya arasındaki sınırlı ticari nakliyatın neredeyse tamamı şirket aracılığıyla yapılmakta ve şirket, halkın algısında Avusturya'nın resmî bir uzantısı sayılmaktaydı. Bu algının bir nedeni de şirket acentelerinden bazılarının aynı zamanda Avusturya konsolosluğu görevini üstlenmeleriydi.

5 Ekim 1908'de Avusturya'nın Bosna-Hersek'i ilhak etmesinin ardından bu ülke mallarına karşı başlatılan boykot Avusturya'nın Osmanlı topraklarındaki somut yüzü olan Lloyd'u da etkiledi. Bu dönemde ülke genelindeki Avusturya postalarının iş hacmi düştü; ancak, İstanbul postası genelin aksine iş hacmini genişletti;[56] hatta boykot sonrasında ne İstanbul halkında ne de hükûmette şirkete karşı bir tepki oluştu. Bununla birlikte, I. Dünya Savaşı'nın başlamasının ardından şirket vapurları levazım hizmetlerinde kullanılmak üzere Avusturya-Macaristan donanmasının hizmetine alındı. Savaş sonunda şirketin genel merkezinin de bulunduğu Trieste'nin İtalya sınırları içerisinde kalması üzerine, şirket, 1919'dan itibaren İstanbul'a yönelik seferlerini İtalyan bandırası altında ve Lloyd Triestino adıyla sürdürdü.

53 "Postacılarını resmî casus ederek kabaca açtığı, yırttığı mektupları -küşad için maruz oldukları hararet henüz zail olmamış ve zarfının kenarlarına çekilen zamk kurumamış olduğu halde- dağıtırken ashabının pek açık manalı tebessümlerini anlamazlıktan gelir, geçerdi." (Ahmed Reşid, "Memleketimizde Ecnebi Postahaneleri", *İstişare*, 1 Kanunisani 1324/14 Ocak 1909, sy. nr. 16, s. 723).

54 Ekteki tablolara bakınız.

55 F. R. Bridge, "Habsburg Monarşisi ve Osmanlı İmparatorluğu 1900-1918", *Osmanlı İmparatorluğu ve Büyük Güçler*, ed. Marian Kent, çev. Ahmet Fethi, İstanbul 2013, s. 59.

56 Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, çev. Sabri Tekay, Ankara 1987, s. 118.

Tablo 3- 1901 senesi İstanbul liman istatistiği

Bandıra	Karadeniz'den Gelip Karadeniz'e Dönen		Akdeniz'den Gelip Karadeniz'e Giden		Akdeniz'den Gelip Akdeniz'e Dönen		Karadeniz'den Gelip Akdeniz'e Giden		Toplam	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
İngiltere	-	-	1.603	2.635.783	92	120.461	1.609	2.641.998	3.304	5.398.242
Yunan	14	6.972	723	791.567	139	31.925	711	784.254	1.587	1.614.718
Diğer	181	141.310	967	1.385.944	139	87.032	953	1.370.195	2.249	2.984.531
Vapur										
Hidiviye	-	-	2	3.988	50	54.603	2	3.088	54	62.579
Messageries	-	-	38	60.002	51	103.121	38	59.366	127	222.489
Fraissinet	-	-	15	17.182	5	5.952	14	15.906	34	39.040
Avusturya Lloyd	20	21.698	132	176.453	57	82.444	132	175.199	341	455.794
Rus	94	79.780	143	285.512	-	-	141	278.195	378	643.487
Rubattino	6	7.482	102	161.804	3	4.572	103	162.964	214	336.822
Gürcü Kumpanyası	35	35.030	54	28.373	91	21.345	53	27.231	233	111.999
İdare-i Mahsusa	90	72.280	78	45.031	44	22.850	41	38.451	253	178.612
Panhelenic	-	-	56	48.813	2	1.153	57	49.273	115	99.239
Toplam	-	-	-	-	-	-	-	-	8.880	12.147.552

Kaynak: A&P Records, A&P Records, *Diplomatic and Consular Reports on the Trade and Finance of Turkey, Report for the Year 1901 on the Trade of Constantinople*, Londra 1902, s. 26.

Tablo 4- 1902 senesi İstanbul liman istatistiği

Bandıra	Karadeniz'den Gelip Karadeniz'e Dönen		Akdeniz'den Gelip Karadeniz'e Giden		Akdeniz'den Gelip Akdeniz'e Dönen		Karadeniz'den Gelip Akdeniz'e Giden		Toplam	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
İngiltere	-	-	2.060	3.622.591	103	158.747	2.062	3.894.399	4.225	7.405.737
Yunan	9	4.785	841	939.366	461	87.691	831	985.688	1.842	1.917.480
Diğer	239	186.796	1.139	1.741.591	136	90.088	1.132	1.727.580	2.646	3.746.055
Vapur										
Hidiviye	-	-	1	2.106	53	66.320	1	2.106	55	70.532
Messageries	-	-	39	62.433	48	97.728	39	63.074	126	223.240
Fraissinet	-	-	12	13.828	2	2.552	13	15.104	27	31.484
Avusturya Lloyd	26	29.893	131	180.891	54	81.462	130	179.223	341	471.469
Rus	104	88.081	145	265.432	-	-	143	261.387	392	614.900
Rubattino	-	-	114	184.932	5	7.502	112	180.593	231	378.077
Gürcü Kumpanyası	25	21.065	60	36.182	112	20.222	57	34.898	254	118.367
İdare-i Mahsusa	67	59.369	70	41.566	29	27.612	34	31.761	200	160.308
Panhelenic	-	-	56	53.544	-	-	55	52.592	111	106.126
Toplam	470	389.989	4.668	7.144.517	703	595.924	4.609	7.108.345	10.450	15.238.775

Kaynak: A&P Records, A&P Records, *Diplomatic and Consular Reports on the Trade and Finance of Turkey, Report for the Year 1902 on the Trade of Constantinople*, Londra 1903, s. 25.

Tablo 5- 1904 senesi İstanbul liman istatistiği

Bandıra	Karadeniz'den Gelip Karadeniz'e Dönen		Akdeniz'den Gelip Karadeniz'e Giden		Akdeniz'den Gelip Akdeniz'e Dönen		Karadeniz'den Gelip Akdeniz'e Giden		Toplam	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
İngiltere	1	1.203	1.897	3.536.718	92	141.388	1.894	3.530.497	3.884	7.209.806
Yunan	18	10.432	915	1.092.554	191	45.798	910	1.097.013	2.034	2.245.797
İtalyan	-	-	236	356.091	8	8.397	236	356.157	480	720.555
Avusturya-Macaristan	17	9.820	188	350.715	1	1.995	187	350.132	393	712.662
Alman	1	1.389	155	241.903	11	28.815	153	240.904	320	513.013
Diğer	249	181.034	441	594.256	124	60.699	427	605.556	1.241	1.441.515
Vapur										
Hidiviye	-	-	1	2.106	55	77.296	1	2.106	57	81.508
Messageries	-	-	41	75.196	45	91.326	45	76.907	134	243.429
Fraissinet	-	-	16	22.651	8	10.951	17	23.572	41	57.174
Avusturya Lloyd	7	9.410	139	204.886	86	119.095	414	208.780	373	542.171
Rus	114	82.581	158	265.129	-	-	155	259.657	427	607.367
Rubattino	-	-	113	192.510	5	8.140	112	190.901	230	391.551
İdare-i Mahsusa	49	39.986	36	27.112	23	25.883	18	17.495	126	110.476
Gürcü Kumpanyası	39	29.034	35	16.506	79	23.245	33	12.492	186	81.277
Panhelenic	-	-	55	53.699	-	-	56	54.591	111	108.290
Toplam	495	364.889	4.429	7.031.944	728	643.028	4.385	7.026.760	10.037	15.066.621

Kaynak: A&P Records, A&P Records, *Diplomatic and Consular Reports on the Trade and Finance of Turkey, Report for the Year 1904 on the Trade of Constantinople*, Londra 1905, s. 26.

Tablo 6- 1905 senesi İstanbul liman istatistiği

Bandıra	Karadeniz'den Gelip Karadeniz'e Dönen		Akdeniz'den Gelip Karadeniz'e Giden		Akdeniz'den Gelip Akdeniz'e Dönen		Karadeniz'den Gelip Akdeniz'e Giden		Toplam	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
İngiltere	-	-	1.740	3.285.186	67	135.279	1.734	3.272.535	3.561	6.693.000
Yunan	43	23.727	994	1.193.824	232	62.508	989	1.192.990	2.258	2.473.049
İtalyan	-	-	236	330.184	4	4.041	235	328.556	475	662.781
Avusturya-Macaristan	21	11.235	206	412.341	3	1.134	206	412.341	436	837.051
Diğer	106	71.530	514	664.302	101	55.017	506	659.147	1.227	1.449.996
Vapur										
Hidiviye	-	-	2	2.855	63	97.883	2	2.855	67	103.593

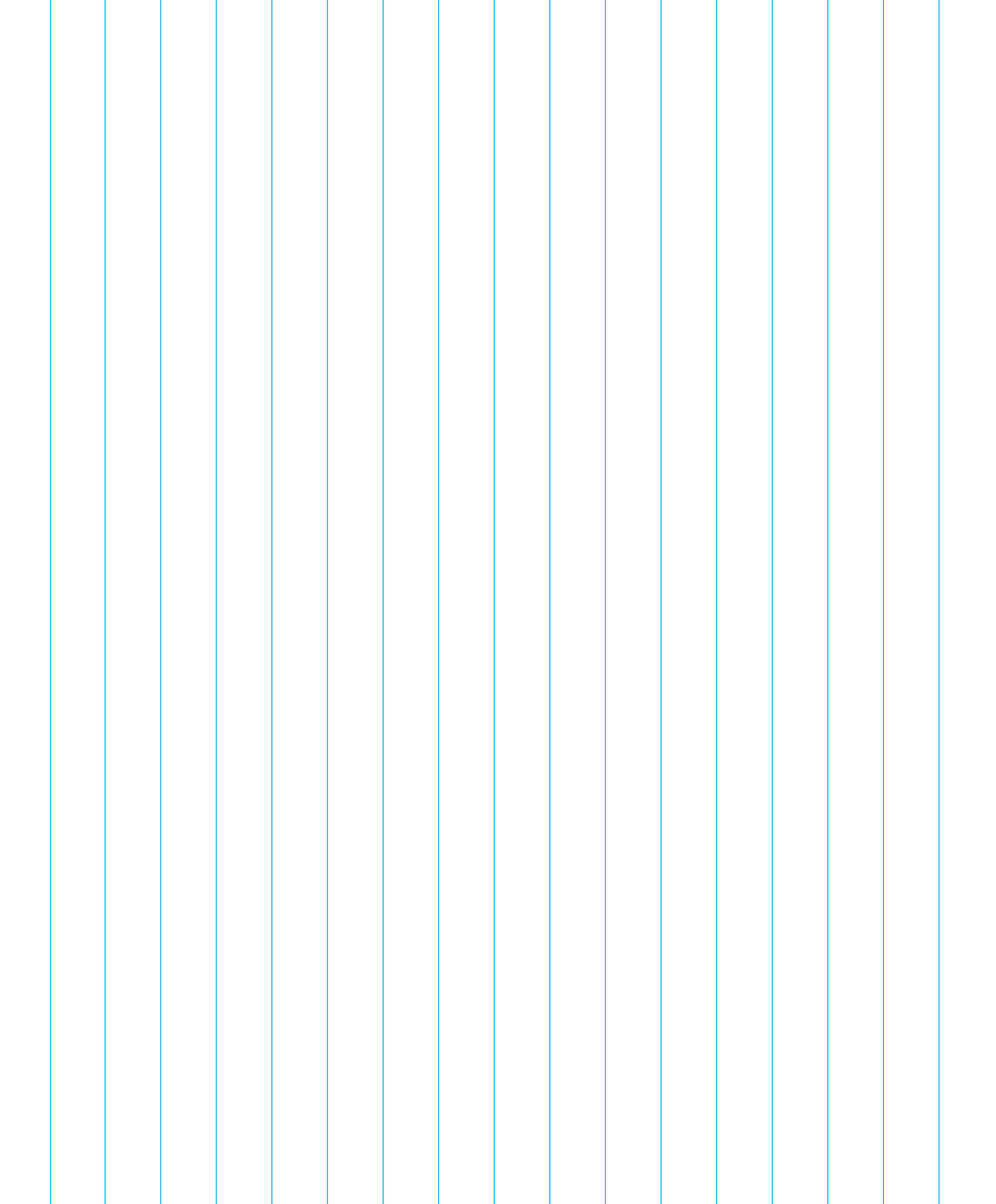
Messageries	-	-	52	96.484	60	136.597	52	96.452	164	329.533
Fraissinet	-	-	25	37.437	3	3.799	25	37.626	53	78.862
Avusturya Lloyd	2	2.464	133	202.116	82	117.629	135	204.555	352	526.764
Rus	102	82.237	137	233.011	-	-	136	232.265	375	547.513
Rubattino	-	-	98	171.566	18	28.804	99	172.107	215	372.477
İdare-i Mahsusa	37	20.236	28	25.923	6	5.552	26	29.381	97	81.092
Gürcü Kumpanyası	35	35.647	29	19.767	30	12.891	23	11.480	117	79.785
Panhelenic	1	962	61	59.819	2	1.843	60	59.305	124	121.929
Toplam	347	248.038	4.389	6.937.987	702	635.725	4.358	6.913.930	9.796	14.785.680

Kaynak: A&P Records, A&P Records, *Diplomatic and Consular Reports on the Trade and Finance of Turkey, Report for the Year 1905 on the Trade of Constantinople*, Londra 1906, s. 26.

Tablo 7- 1906 senesi İstanbul liman istatistiği

Bandıra	Karadeniz'den Gelip Karadeniz'e Dönen		Akdeniz'den Gelip Karadeniz'e Giden		Akdeniz'den Gelip Akdeniz'e Dönen		Karadeniz'den Gelip Akdeniz'e Giden		Toplam	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
İngiltere	5	2.110	1.783	3.488.474	79	1.781	1,781	3.430.180	3.648	7.099.469
Yunan	63	32.963	946	1.133.173	260	63.957	937	1.127.762	2.206	2.357.855
İtalyan	-	-	191	247.736	4	5.468	191	247.736	386	500.940
Avusturya-Macaristan	21	11.235	172	344.469	2	2.252	172	344.469	367	702.425
Alman	-	-	172	294.900	9	18.433	171	292.691	352	606.024
Diğer	174	112.185	546	751.890	107	69.376	540	742.253	1.367	1.675.803
Vapur										
Hidiviye	-	-	2	3.886	59	100.829	2	3.886	63	108.601
Messageries	-	-	50	93.513	51	118.346	54	101.221	155	313.080
Fraissinet	-	-	26	41.294	5	5.355	27	42.717	58	89.366
Avusturya Lloyd	2	2.287	134	203.027	72	103.410	137	206.139	345	514.863
Rus	99	75.959	146	254.304	-	-	144	245.767	389	576.030
Rubattino	-	-	103	181.766	13	21.330	103	181.893	219	384.989
İdare-i Mahsusa	52	41.006	29	21.764	2	1.863	22	21.711	105	86.344
Gürcü Kumpanyası	65	62.051	8	5.247	26	11.609	4	1.786	103	80.693
Panhelenic	-	-	52	49.272	1	460	53	50.142	106	99.874
Toplam	481	339.796	4.360	7.114.715	690	651.393	4.333	7.090.452	9.869	15.196.356

Kaynak: A&P Records, A&P Records, *Diplomatic and Consular Reports on the Trade and Finance of Turkey, Report for the Year 1906 on the Trade of Constantinople*, Londra 1907, s. 18.



MESSAGERIES MARITIMES VAPUR ŞİRKETİ'NİN İSTANBUL'UN YOLCU VE EŞYA TAŞIMACILIĞINDAKİ YERİ

SÜLEYMAN UYGUN*

Messageries Maritimes'in İstanbul Merkezli Hatları

XIX. yüzyılın ilk çeyreğine kadar Fransızlar, İstanbul ticaretinde önemli bir yere sahipti. Marsilya üzerinde yoğunlaşan İstanbul ticareti her ne kadar Fransız İhtilali ve Napolyon savaşlarıyla kesintiye uğrasa da 1815'ten sonra yeniden hareketlenmeye başladı. 1830'lara kadar İstanbul Limanı'na uğrayan yabancı bandıralı tüccar gemilerinin tamamı irili ufaklı yelkenlilerdi. 1828'de *Swift* adlı ilk İngiliz buharlısının İstanbul limanına gelişi, ticarette yeni bir dönemin habercisiydi. Nitekim bundan kısa bir süre sonra 1831'de Fransa'nın İstanbul elçisi A. Ch. Comte de Guillemont (d. 1774-ö. 1840), Marsilya ile İstanbul arasında buharlı gemilerle düzenli bir hattın oluşturulması için görüşmeler yaparken, aynı yıl İngiliz girişimciler İran'dan gelen malların nakli için iki buharlı gemiyle İstanbul'dan Trabzon'a kadar uzanan bir hatta sefer yapmaya başladılar.[1]

Fransızlar ise 1835'te kurdukları Deniz Posta Servisi (*Le Service Maritime Postal de l'Etat*) ile bu yarışa dâhil oldular. Posta Şirketi, *Scamandre* adlı bir vapurla ayda üç defa olmak üzere Marsilya ile İstanbul hattındaki ilk seferini 1837'de gerçekleştirdi.[2] 1840'ların ortalarına gelindiğinde birçok millete ait buharlı nakliyat kumpanyası İstanbul Limanı'nda ticari faaliyette bulunmaktaydı. Bunda şüphesiz 16 Ağustos 1838 tarihli Baltalimanı Ticaret Antlaşması'nın sağladığı imkânların payı büyüktü.[3] 1846'da İngiliz *The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company* vapuruyla İstanbul'u ziyaret eden bir seyyah, İstanbul Limanı'nda Avusturya, Rus, İngiliz, Yunan, Amerikan vapurlarının demirlediğini belirtir.[4]

Fransız Posta Servisi hariç, İstanbul Limanı'na uğrayan yabancı nakliyat kumpanyalarının büyük bir kısmı posta, yolcu ve ticari eşya taşımacılığı yapmaktaydı. Fransız Posta Şirketi'nin asıl amacı ise Fransa ile İstanbul arasında posta bağlantısını sağlamak olduğu için ticari kaygısı neredeyse hiç yoktu.[5] Marsilya-İstanbul arasındaki ticari boşluk, 1845'te kurulan ve Doğu Akdeniz'de daha çok *Compagnie des Paquebots à Vapeur du Levant* adıyla anılan Rostand ve Kumpanyası *(Rostand et Compagnie)* ile doldurulmaya çalışıldı.[6] Marsilya-İzmir ve İstanbul arasında vapur işletmek için Osmanlı Hükûmeti'nden gerekli izni de alan[7] Rostand Şirketi, *Hellespont* isimli vapurla ilk seferini 11 Temmuz 1846'da gerçekleştirdi.[8] Ancak, aynı güzergâhta çalışan Fransız Posta Servisi ve Avusturya Lloyd Kumpanyası (*Lloyd Autrichien*) ile girdiği rekabetten olumsuz etkilenen Rostand Kumpanyası,

* Ordu Üniversitesi. Kayıtlarındaki resimlerden bazılarını yayınlamama izin veren Archives de l'Association French Lines ilgililerine teşekkürlerimi sunarım. Resimler ve yazıları yazar tarafından hazırlanmıştır.

1 W. Müller-Weiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı,* çev. Erol Özbek, İstanbul 2003, s. 94-95.

2 *Moniteur Universel,* 24 Mars 1835, s. 599; Archive de L'Association French Lines (AFL.), 1997 002 5015, *Les 75 Ans d'Existence des Messageries Maritimes*; H. Grout, *Les Services Maritimes Postaux en France*, Paris 1908, s. 20-22; P. Bois, *Le Grand Siecle des Messageries Maritimes*, Marseille 1992, c. 7, s. 163.

3 Şevket Pamuk, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme, İktisat Politikaları ve Büyüme,* İstanbul 2007, s. 29-31.

4 M. Angelo Titmarsh, *Notes of a Journey from Cornhill to Cairo by Way of Lisbon, Athens, Constantinople and Jerusalem,* New York 1846, s. 58-59.

5 Grout, *Les Services Maritimes*, s. 21-23.

6 R. Caty ve E. Richard, *Armateurs Marseillais au XIXe Siecle,* Marseille 1986, c. 1, s. 27-28.

7 BOA, DMA, Şura-yı Bahriye, 4/78A, 21 Şubat 1847.

8 Paul Bois, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIX-XXe. Siecles, Armements Marseillais Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur (1831-1988)*, Marseille 1988, c. 2, 63; H. Giraud, *Les Origines et l'evolution e la navigation a vapeur a Marseille (1829-1900)*, Marseille 1929, s. 37.

ilk dönemlerde 15 günde bir yaptığı Marsilya-İstanbul seferlerini, 1846 sonlarından itibaren ayda bire düşürmek zorunda kaldı.[9]

Fransız Posta Servisi ve Rostand Kumpanyası, Fransa'nın doğuyla olan posta ve ticari eşyalarını nakil amacıyla kurulmalarına rağmen bu ihtiyacı karşılamaktan uzaklardı. Zira Posta Servisi, âdeta Fransız deniz kuvvetlerinin bir alt birimiydi ve neredeyse kâr kaygısı yoktu; Rostand Kumpanyası, filosunda üç vapuru olan küçük bir aile şirketi olduğu için Marsilya-İstanbul arasındaki ticari ihtiyaca cevap veremiyordu.[10] Bu iki şirketin mevcut yapılarıyla İngiliz Peninsular & Oriental, Avusturya Lloyd gibi büyük nakliyat şirketleri karşısında tutunmalarına imkân yoktu. Nitekim 1850'ye gelindiğinde Fransız Posta Servisi'nin zararı 37.000.000 frankın üzerindeydi[11] ve Rostand Kumpanyası'nın durumu da bundan parlak değildi.[12]

İngiliz Peninsular & Oriental ve Avusturya Lloyd gibi büyük nakliyat şirketleriyle doğuda rekabet edebilmelerinin mümkün olmadığının farkında olan Fransız Hükûmeti, İstanbul ve Levant'ın posta ve ticari ilişkilerini sağlamak amacıyla, 28 Şubat 1851'de Fransa'da kara ve nehir posta taşımacılığı yapan *La Compagnie Messageries des Nationales*'e Akdeniz'e posta taşımacılığı yapma imtiyazını verdi.[13] Şirketin adı Mesajeri Maritim[14] Nasyonal Servis Kumpanyası (*Compagnie des Services Maritimes des Messageries Nationales*) veya kısa adıyla Messageries Maritimes oldu.[15] Kumpanyanın İstanbul acenteliği, C. Beuf (1851-1856), Jules Girette[16] (1856-1873), M. Grugoli (1873-1875), M. Bentraud[17] (?.-1883),



1- Messageries'in amblemi (AFL. 1997 002 5242)

Martin des Pallières (?-1891), Charles Dechaud (?-1907), M. Nicoullaud (1907-1909), Pican Fernand (1909-1910), Lecouflet Maurice (1910-1911) ve Monge Andrienf (1912-?) tarafından yönetildi.[18]

Messageries Maritimes'in kurulmasıyla birlikte İstanbul'a işleyen Rostand Kumpanyası ve Fransız Posta Servisi'ne ait vapurlar, şirketin filosuna katıldı. 1851'de şirketin filosunda mevcut 16 vapurun 13'ü (Eurotas, Leonidas, Lycurgue, Mentor, Scamandre, Tancrède, Sesostris, Osiris, Nil, Louqsor, Egyptus, Caire, Telemaque[19]) Fransız Posta Servisi'nden ve üçü de (Hellespont, Bosphore, Oronte) Rostand Kumpanyası'ndan satın alındı.[20] Şirketin vapur sayısı 1855'te 40'a ve 1900'de 67'ye yükseldi.[21] Messageries yöneticileri İstanbul'u

9 Bois, *Le Grand Siecle*, c. 7, s. 13; Bois, *Histoire du Commerce,* c. 2, s. 63.

10 Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries: l'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française, 1851-1894, Pups*, Paris 2007, s. 58; Bois, *Histoire du Commerce,* c. 2, s. 63; Giraud, *Les Origines et l'evolution,* s. 37.

11 M. Louis Girard, "Les Grandes Compagnies Maritimes sous le Second Empire", *Les Origines de la Navigation a Vapeur,* ed. Michel Mollat, Paris 1970, s. 107.

12 Bois, *Histoire du Commerce,* c. 2, s. 63.

13 R. Musnier, *Les Messageries Nationales*, Paris 1947, s. 98-100; Roger Carour, *Sur Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes,* ed. A. Bonne, Paris 1968, s. 22; Giraud, *Les Origines et l'evolution*, s. 46.

14 Osmanlı resmî kayıtlarında şirketin adı genellikle "Mesajeri Maritim Kumpanyası" veya "Mesajeri İmperyal Kumpanyası" olarak geçmektedir.

15 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 42; *Moniteur Universel*, 17 Juin 1851, Seances des 12, 14, 16, s. VIII-IX.

16 *Guide des Services Maritimes des Messageries Imperiales Dans La Mediterranée*, Marseille 1856, s. 6.

17 AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1881-1883, Chapitre 1, Personnel.*

18 AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1907, 1909, 1910, 1911, 1912, Chapitre 1, Personnel.*

19 Bois, *Le Grand siecle des messageries maritimes*, s. 162-166.

20 AFL. 1997 002 5199, *Assemblee Generale du 28 Mai 1853,* s. 16.

21 1850'lerde şirket vapurlarının ortalama tonajları 1.200 iken, 1860'larda 1.500,



2- Messageries Maritimes vapur şirketinin 1895 yılı Akdeniz ve Karadeniz'deki sübvansiyonsuz serbest ticaret hatları (AFL. 1997 002 5205)

Levant'taki faaliyetlerin merkezi seçti. Bu nedenle şirketin Doğu Akdeniz hatları İstanbul merkezli belirlendi.[22] Messageries yöneticilerinin Fransız Hükûmeti'yle yaptığı 1851 tarihli anlaşmaya göre, şirketin vapurları on günde bir Marsilya'dan hareketle Malta, Siros, İzmir, Midilli, Çanakkale, Gelibolu üzerinden İstanbul'a; yirmi günde bir de İstanbul'dan hareketle İzmir, Rodos, Mersin, İskenderun, Lazkiye, Trablus, Beyrut ve Yafa üzerinden İskenderiye'ye düzenli seferlerde bulunacaklardı.[23]

Eylül 1851'de Messageries Maritimes'in *Scamandre* adlı vapuru İstanbul-İskenderiye; *Mentor* ile *Erotas* da Marsilya-İstanbul arasında ilk seferlerini gerçekleştirdi.[24] Kısa bir süre sonra Kırım Savaşı'nın patlak vermesi ve savaşa Fransa'nın da dâhil olması şirketin kaderini değiştirdi. Şirket, Fransız Savaş Bakanlığı ile asker, mühimmat ve hasta taşınmasına yönelik bir dizi anlaşma

1870'lerde 2.600, 1880'lerde 3.400, 1890'larda 5.000, 1900'lü yılların başında ise yine 5.000 civarındaydı. Aynı şekilde ilk dönem üretilen vapurlar 160 beygir gücündeyken, 1857'de 800, 1860'larda 1.600, 1870'lerde 2.900, 1880'lerde 4.000, 1890'larda 7.000, 1900'lerde 7.200 beygir gücündeydi (AFL. 1997 002 5199, *Assemblee Generale du 28 Mai 1853,* s. 4-5; AFL. 1997 002 5199, *Assemblee Generale du* 31 Mai 1864 s. 7*;* AFL. 1997 002 5200, *Assemblee Generale du 28 Mai 1897,* s. 10; AFL. 1997 002 5200, *Assemblee Generale du 25 Mai 1908,* s. 11).

22 AFL. 1997 002 4857, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 1-2.

23 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie des Services Messageries Maritimes des National, Convention du 28 Fevrier 1851*, s. 5; *Moniteur Universel*, Seances des 12, 14, 16, s. VIII-IX.

24 Bois, *Le Grand siecle des messageries maritimes*, s. 162-163.



3- Messageries Maritimes vapur şirketinin Akdeniz 'de uğradığı limanlar (AFL. 1997 002 5205)

imzaladı;[25] ayrıca Marsilya-İstanbul arasındaki seferleri arttırdığı gibi, Karadeniz'i de faaliyet ağına ekledi.[26] 31 Mart 1855'de Fransız Savaş Bakanlığı ile imzaladığı ek anlaşmayla, haftada bir İstanbul'dan Varna'ya, yine haftada bir İstanbul'dan Kırım limanlarına, Balaklava ve Sivastopol'a düzenli şekilde gidiş dönüş hatları açtı.[27] Şirketin İstanbul'dan İskenderiye'ye uzanan hattı, İzmir'den İskenderiye'ye olacak şekilde geçici olarak değiştirildi.[28] Bu değişikliğe göre şirket buharlıları İstanbul'dan hareketle Gelibolu-Çanakkale-Midilli ve İzmir'e yıllık 52; İzmir'den ise Rodos, Mersin, İskenderun, Lazkiye, Trablus, Beyrut, Yafa ve İskenderiye'ye 26 posta seferi yapacaktı. Fransız Hükûmeti, Karadeniz ve Akdeniz hatları için şirketi sübvanse edecekti.[29] Messageries Maritimes, Kırım Savaşı esnasında sivil ve askerî yolcu ve emtia taşıyarak[30] Fransız Deniz Kuvvetlerine ciddi bir lojistik destek sağladı.[31]

25 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention Pour l'Extension des Services Postaux, Le 25 Fevrier 1854*, s. 3; AFL. 1997 002 5242, *Convention du 13 Juin 1854*.

26 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention Pour l'Extension des Services Postaux, Le 25 Fevrier 1854*, s. 3.

27 AFL. 1997 002 5242, *Convention du 31 Mars 1855*, s. 2-6.

28 AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1854*.

29 AFL. 1997 002 4857, *Convention du 28 Fevrier 1854*.

30 D. Howarth ve S. Hovarth, *The Story of Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*, London 1889, s. 90-91.

31 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale du 31 Mai 1857*, s. 33-36; AFL. 1997 002

Tablo 1- Messageries Maritimes'in Kırım Savaşı esnasında İstanbul ve Karadeniz hattında taşıdığı navlun

Yıl	Yolcu		Emtia	
	Askerî	Sivil	Askerî (Frank)	Sivil (Frank)
1854	28.800	15.747	6.872.000	8.515.181
1855	53.128	47.128	9.768.000	16.975.436
1856	38.496	35.985	3.672.924	15.580.875

Kaynak: AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale du 31 Mai 1857, s. 33-36; AFL. 1997 002 5199, Assemblée Générale du 31 Mai 1856, s. 38.*

Fransızların Kırım Savaşı'nda Osmanlı tarafında yer alması, genelde Fransız şirketlerine, özelde Messageries Maritimes'e birçok kazanım sağladı. 1856'da şirketin İstanbul acentesi Jules Girette'nin, vapurların yanaşacağı rıhtımın olmamasından duyduğu rahatsızlığı iletmesi üzerine[32] Bâbıâli, Mart 1857'de Galata'da Kireçkapı mevkiinde dok, antrepo, rıhtım ve iskele inşa etmesi için şirkete izin verdi.[33] Ancak, yabancılara mülk satışının yasal olmadığı bir dönemde, şirkete verilen bu imtiyaz, İstanbul kamuoyunda rahatsızlık yarattı. Bâbıâli, bunun üzerine şirketin 325.000 franka inşa ettiği dok, antrepo, rıhtım ve iskeleyi 900.000 franka satın aldı ve kullanım hakkını 30.000 frank yıllık bedel karşılığında 25 yıllığına şirkete kiraladı.[34]

Şirket, böylelikle hem İstanbul Limanı'ndaki altyapı faaliyetlerini tamamladı, hem de savaş esnasında geçici olarak açılan hatlarını kalıcı bir hâle getirdi. Savaş sonrasında şirketin Tuna Nehri ve Karadeniz'deki hatları İstanbul'dan Aşağı Tuna'ya ve Trabzon'a uzayacak şekilde genişledi. Şirketin Fransız Hükûmeti ile yaptığı 29 Mayıs 1857 tarihli anlaşmaya göre, şirket vapurları on günde bir İstanbul-Trabzon ve İstanbul-Kalas-İbrail'e düzenli seferler yapacaktı.[35] Seyahat süresi Trabzon hattı için gidiş geliş 90; İbrail ve Kalas için ise 120 saat olarak belirlendi. Bu süre teknolojik değişimle birlikte sonraki dönemlerde 24 saate kadar düşecekti.[36] Şirketin İstanbul acentesi Jules Girette'nin, İstanbul'dan Kalas ve İbrail'e posta deneme seferi yapma izni istemesi üzerine[37] şirketin vapurları 1856'dan itibaren haftada bir İstanbul ile İbrail, Kalas ve Tulca arasında işlemeye başladı.[38] İstanbul'dan hareketle, Sinop, İnebolu, Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu, Giresun'a uğrayarak Trabzon'da[39] son bulan seferler, Kırım Savaşı yüzünden ancak 1 Temmuz 1857'de başlayabildi.[40] Bu seferlerin başlaması ve şirketin Samsun ve Trabzon başta olmak üzere acenteler açması, Bâbıâli nezdinde memnuniyetle karşılandı.[41] Şirket, 1 Eylül 1858'de İstanbul ile Volo, yani Teselya arasında 15 günde bir, 8 Aralık'tan itibaren de İstanbul ile Selânik arasında tamamen ticari amaçlı haftalık düzenli seferler başlattı ve Fransız Hükûmeti bu hatları da sübvansiyonlu posta hattına dâhil etti.[42] Böylelikle hatlardaki genişleme sayesinde şirket için İstanbul'un önemi artarken, Kireçkapı İskelesi de vapurların ana durağı hâline geldi.[43]

1859'da Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın İstanbul ile İskenderiye arasındaki seferlerini geçici süreliğine durdurması üzerine, buradaki boşluk Messageries Maritimes tarafından dolduruldu. Ancak, ilk dönemlerde hattın geliri, giderleri karşılamadığı için sübvansiyona ihtiyaç olmasına rağmen Fransız Hükûmeti'nin buna yanaşmaması üzerine şirket yönetimi 1860'ın ilk aylarında bu hattaki seferleri kaldırmak zorunda kaldı.[44]

Fransa'da III. Cumhuriyet'in ilan edilmesiyle şirketin Doğu Akdeniz ve Karadeniz'deki hatları için hükûmetle yaptığı anlaşmalar revize edildi. 15 Temmuz 1875 tarihinde yapılan antlaşmayla, Karadeniz hatları için alınan sübvansiyon kaldırıldı ve şirketin Karadeniz ve Tuna'daki hatları serbest ticaret hatlarına dönüştürüldü.[45]

5199, *Assemblée Générale du 31 Mai 1856*, s. 38.

32 BOA, HR.MKT, 136/17 (9 Ocak 1856).

33 BOA, HR.MKT, 136/17 (17 Ocak 1856); BOA, İ.DH, 376/24867 (17 Nisan 1857).

34 BOA, ŞD, 567/6 (25 Mayıs 1885).

35 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l'Organisation des Services Posteaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854*, s. 1; Commandant LANFANT, *Historique de la Flotte des Messageries maritimes-1851-1975*, s. 20.

36 R. C. Cervati, *Guide horaire general international pour le voyageur en orient, Constantinople,* Paris 1909, s. 245-255.

37 BOA, HR.TO, 319/9 (12 Temmuz 1856 tarihli Mesajeri Acentesi Jules Girette'den Hariciye Nazırı Fuad Paşa'ya yazılan mektup).

38 AFL. 1997 002 5199 Assemblée General du 28 Mai 1857, s. 12.

39 AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l'Organisation des Services Posteaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854*, s. 4.

40 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Générale des Actionnaires, du 5 Novembre 1857*, s. 7-9; *Annales du Commerce Exterieur Turquie,* Faits Commerciaux, N° 12, 1844-1859, Librairie Administrative de l'Aul Dupont, Paris 1860, s. 12-13.

41 BOA. HR.MKT, 198/8 (18 Temmuz 1857).

42 AFL. 1997 002 5199, *Assemblee Générale du 31 Mai 1857*, s. 11; Adolphe Joanne-Emile Isambert, *Itineraire de L'Orient*, Librairie de L. Hachette, Paris 1861, s. 353.

43 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 31 Mai 1859*, s. 14; AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857*, s. 25.

44 AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 3 Juin 1861*, s. 6-7.

45 *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6521; AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 27 Mai 1876*, s. 14-15.

Bunun yanında Marsilya-Selânik-İstanbul arasında daha önce haftada bir yapılan posta seferleri, serbest ticaret seferlerine dönüşerek 15 günde bire düşürüldü. İstanbul ile Teselya arasında 15 günde bir olan posta hattı da benzer şekilde serbest ticaret hattına dönüştü. Fransız Hükûmeti, bu hatların yerine 20 Mart 1875'te İstanbul'dan Odessa'ya doğrudan bir posta hattı açılmasını onayladı.[46] Böylelikle Akdeniz'deki sübvansiyonlu posta hatları; Marsilya-İstanbul arası haftalık doğrudan gidiş; İstanbul-Marsilya arası da 15 günde bir Pire ve 15 günde bir de İzmir üzerinden dönüş olacak şekilde belirlendi. Bir diğer posta hattı da, 14 günde bir gidiş-dönüş olmak üzere İstanbul, Suriye limanları ve İskenderiye arasında yapılacaktı.[47]

1880'lere gelindiğinde şirketin Doğu Akdeniz ve Karadeniz'deki hatlarının çoğunluğu serbest ticaret hattına dönüşmüştü. Şirket yönetiminin Akdeniz ve Karadeniz'de sübvansiyonlu posta hatları yerine ticari hatları tercih etmesinde 29 Ocak 1881'de Fransa'da kabul edilen prim yasasının önemli rolü vardı. Bu yasaya göre Fransız tersanelerinde yapılan vapurlara, aldıkları her 1.000 mil yol için 1,50 yabancı tersanelerde yapılanlara da 0,75 frank prim desteği verilmekteydi.[48] Şirket yöneticileri, ayrıca, acentelerin özerkliğini tanıma yolunda bir siyaset benimsedi ve maaşlarını da o bölgedeki yıllık kazancına göre belirleme kararı aldı. Yöneticilerin anlayışı "Bırakınız yapsınlar" (*laissez faire*) ilkesi üzerine kuruluydu. Yeni sistemle İstanbul ve İskenderiye başacenteliğe yükseldi.[49] Akdeniz, Karadeniz ve Tuna'daki acenteler, İstanbul başacentesine; Yafa ve Port Said gibi küçük acenteler de İskenderiye başacentesine karşı sorumluydu.[50] Böylece Akdeniz, Karadeniz ve Aşağı Tuna'daki ticari hatların değişimi, ek seferlerin düzenlenmesi gibi kararlar İstanbul acentesinin insiyatifine bırakıldı. İstanbul başacentesi ana uğrak noktasında yer aldığı için acentenin yolcu ve emtia geliri İstanbul-Marsilya ve İstanbul'a bağlı hatlara yönelik ticaretten oluşmaktaydı. İstanbul acentesinin az da olsa Avrupa'nın değişik kentleriyle Hindiçin ile de ilişkileri vardı.[51]

Tablo 2- Messageries Maritimes'in İstanbul acentesinin 1882 ve 1883 yıllarına ait yolcu ve emtia navlun gelirleri

Duraklar	Yolcu Geliri (Frank)		Emtia Geliri (Frank)		Toplam (Frank)	
	1882	1883	1882	1883	1882	1883
Çanakkale	3.556	2.992	1.211	899	4.767	3.891
İzmir	14.672	20.218	4.962	5.969	19.634	26.187
Suriye	49.247	64.235	31.825	28.068	81.072	92.303
Syra	14.985	10.468	1.924	4.256	16.909	14.724
Pire	33.411	35.173	3.248	4.367	36.559	39.540
Napoli	17.307	19.192	15	35	17.222	19.226
Marsilya	154.491	138.132	265.187	355.184	419.678	493.316
Odessa	11.193	6.025	5.546	1.710	16.729	7.735
İnebolu	4.877	6.315	4.399	5.578	9.276	11.893
Samsun	14.644	16.651	18.004	27.096	32.648	43.747
Giresun	6.108	10.232	6.969	6.387	13.077	16.619
Trabzon	20.845	28.974	29.568	48.360	50.413	77.334
Ordu	666	1.913	505	984	1.171	2.897
Sinop	380	626	823	1.286	1.203	1.912
Köstence	8.749	7.842	10.002	6.566	18.751	14.408
Sünne	910	920	2.352	1.881	3.262	2.791
Tulca	1.533	964	2.627	2.102	4.160	3.066
Kalas	8.923	8.556	35.775	20.662	44.698	29.218
İbrail	2.523	1.389	18.156	10.495	20.679	11.884
Dedeağaç	1.576	1.789	1.592	1.878	3.168	3.667
Port Lagos	7.571	8.232	6.393	8.367	13.964	16.599
Kavala	8.803	5.716	3.791	4.314	12.594	10.030
Selânik	20.181	30.874	10.078	10.496	30.259	41.370
Mont Athos	16.711	14.798	971	1.101	17.682	15.900
Hindiçin	---	---	1.114	491	1.114	491

Kaynak: AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic.*

Aşağıda verilen tablo şirketin İstanbul acentesinin çevre vilayetler ve uzak bölgelerle ilişkisi hakkında genel bir fikir sunmaktadır.

Şirketin Fransız Hükûmeti'yle imzaladığı 30 Haziran 1886 tarihli anlaşmayla Marsilya-İstanbul hattı da serbest ticaret hattı hâline geldi.[52] Fransız Hükûmeti, aslında siyasi kaygılardan dolayı İstanbul posta hattını kaldırmak istemiyordu; ancak Selânik'in demiryoluyla iç kesimlere bağlanması,[53] Orta ve Doğu Avrupa ürünlerinin Akdeniz'e akmasını kolaylaştırdığından şirket açısından İstanbul'un ticari önemi daha önceye oranla azalmaya başlamıştı. Şirket yönetimi bu yüzden İstanbul hattını

46 AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 27 Mai 1876*, s. 14-15.

47 *Journal Officiel*, 8 Aout 1875, Seance du 23 Juillet 1875, s. 6521.

48 AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 31 Mai 1890*, s. 14; *Journal Officiel*, 30 Ocak 1881, s. 529-530.

49 Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 159-160.

50 Couvenhes, *Les Messageries: l'Essor d'Une Grande Compagnie de Navigation Française*, s. 481-485.

51 AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic.*

52 R. Thery, *Les Services Contractuels des Messageries Maritimes Devant la Crise Mondial,* Paris 1936, s. 12; Bois, *Le Grand siecle des messageries maritimes*, s. 62.

53 Ali Akyıldız, *Anka'nın Sonbaharı*, İstanbul 2005, s. 107-146; Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993, s. 207-208; P. Fesch, *Abdülhamid'in Son Günlerinde İstanbul,* çev. Erol Üyepazarcı, İstanbul 1999, s. 513-515.

serbest ticaret hattına dönüştürdü;[54] öncelikle Selânik'le İstanbul arasındaki sefer sayısını azalttı ve ardından 1888'de tamamen kaldırdı.[55] İstanbul-Trabzon arasında 15 günde bir yapılan seferler 1886'da Batum ve Poti'ye kadar uzatıldı.[56] Şirket, 1892'de Marsilya-İstanbul-Odessa ve alternatif olarak İstanbul-Batum arasında serbest ticaret hattı oluşturarak haftada bir düzenli seferler yapmaya başladı.[57]

Şirket, 1 Ocak 1889'da Londra-Havre ve Marsilya üzerinden İstanbul'a doğrudan bir ticari hat açtı.[58] Ertesi yıl İstanbul'dan Aşağı Tuna'ya (İbrail ve Kalas) yaptığı ticari seferleri kaldırdı.[59] 1890'larda Fransa Hükûmeti'nin Akdeniz ve Karadeniz'e yönelik politikasında önemli değişiklikler oldu. Zira hükûmetin 1876'da Tuna ve Karadeniz, 1886'da da İstanbul hatlarından sübvansiyonu kaldırması ve Doğu Akdeniz'deki seferleri kısıtlaması, Fransız kamuoyunda ciddi protestolara neden oldu.[60] Fransa Hükûmeti, bu rahatsızlıklar üzerine şirketin Akdeniz ve Karadeniz'deki posta hatlarını yeniden gözden geçirdi ve 14 Temmuz 1895'te yürürlüğe giren[61] anlaşmayla Akdeniz'de İstanbul'la bağlantılı iki posta hattı kuruldu. Dolaşımlı A hattında şirket vapurları Marsilya'dan hareketle Pire ve İzmir üzerinden İstanbul'a ulaşacak ve dönüşte İstanbul'dan hareketle İzmir, Rodos veya Sisam, Beyrut ve İskenderiye'ye 14 günde bir düzenli posta seferleri yapacak ve İskenderiye'den Marsilya'ya gideceklerdi. Dolaşımlı B hattında ise, Marsilya'dan hareketle İskenderiye-Beyrut-Rodos ya da alternatif olarak Sisam üzerinden İzmir ve İstanbul'a; dönüşte ise İstanbul-İzmir ve Pire üzerinden Marsilya'ya 14 günde bir düzenli seferler yapacaklardı. Şirket, A ve B dolaşımlı hatlarına tesadüf edecek şekilde Larnaka (Kıbrıs), Mersin, İskenderun, Lazkiye ve Trablus'u serbest ticaret hattıyla Beyrut'a bağladı; ayrıca, Marsilya, İstanbul ve Karadeniz limanları arasındaki serbest hatlarının yanı sıra 14 günde bir de Selânik Limanı'na sefer düzenlemeyi ve özellikle Karadeniz'in kuzey kıyı şeridindeki faaliyetlerini geliştirerek sürdürmeyi taahhüt etti.[62] Marsilya-İstanbul ve Karadeniz limanları arasındaki serbest ticaret hatlarında ticari gelirin düşük olduğu durumlarda, A ve B hatlarında olduğu gibi, bu hatlar için de sübvansiyon desteği alabilecekti.[63]


4- İstanbul limanı (*Mâlûmât*)

Messageries Maritimes'in İstanbul'da Posta ve Navlun Taşımacılığı

XIX. yüzyılın sonuna doğru İstanbul Limanı'nda gemi trafiği her geçen gün artarken, İstanbul'un hinterlandı daralmaya başladı. Şirket acentesinin İstanbul'dan aldığı emtia navlununun büyük bir kısmı Anadolu ve

54 AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale Ordinaire & Extraordinaire du 31 Mai 1887,* s. 22.

55 *Ministere du Commerce, de l'industrie et des colonies, Bulletin Consulaire Français Recueil des Rapports Commerciaux, Par Agents Diplomatique et Consulaires de France a L'Etranger*, XX Volume, 2. Semestre 1890, Paris 1890, s. 323.

56 *Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, Assemblée Nationale, seance du 1 Juillet 1886, Annexe 996; *Bulletin des Lois de la Republique Française*, XII. Serie, Deuxieme Semestre de 1887, Paris 1888, s. 158.

57 AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 31 Mai 1892,* s. 8; *Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, Assemblée Nationale, seance du 1 Juillet 1886, Annexe 996.

58 AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 31 Mai 1890*, s. 22.

59 AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Generale du 31 Mai 1891,* s. 23.

60 Carour, *Les Routes de la Mer avec Les Messageries Maritimes*, s. 146.

61 AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 31 Mai 1895,* s. 13; AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 31 Mai 1897,* s. 15; *Bulletin des Lois de la Republique Française*, II. Serie, Dexieme Semestre de 1895, Paris1894, s. 189; *Chambre de Commerce et D'Industrie,* 1re Année, N° 54, Paris 1894, s. 3-4.

62 *Bulletin des Lois de la Republique Française*, II. Serie, Dexieme Semestre de 1895, (1894), s. 190.

63 *Bulletin des Lois de la Republique Française*, II. Serie, Dexieme Semestre de 1895, (1894), s. 193; AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires du 28 Mai 1897,* s. 9-12.



Balkanlar'dan gelmekteydi. Dolayısıyla Romanya'nın kaybedilmesi ve Balkanlar'da aralıklarla ortaya çıkan isyanlar neticesinde bu bölgelerle bağlantılı navlun gelirlerinin bir kısmı kaybedildi. Ayrıca, bu esnada İstanbul ve Anadolu'da ortaya çıkan Ermeni isyanları da, İstanbul'un ve dolaylı olarak da şirketin gelirlerini olumsuz etkiledi. Tüm bu nedenlerden dolayı şirketin İstanbul'daki yolcu ve emtia taşımacılık gelirleri 1880'lerin sonundan 1900'lerin ilk dönemlerine kadar dalgalı ve düşük bir seyir izledi. Şirketin İstanbul'daki ticari faaliyetleri yolcu, emtia ve posta taşımacılığından ibaretti. İstanbul acentesinin 1881-1883 arası yolcu ve emtia navlun gelirleri Tablo 3'te görülmektedir.

Şirketin İstanbul acentesinin diğer vapur nakliyat kumpanyalarıyla olan rekabeti hatlara göre değişiklik göstermekteydi. Şirket, Pire hattında Avusturya Lloyd ve İtalyan; Odessa hattında Rus (*The Russian Steam Navigation and Trading Company*); Suriye hattında ise Rus ve Hıdiviye kumpanyalarıyla rekabet hâlindeydi.[64] Avusturya Lloyd ve İtalyan kumpanyaları Teselya ve Pire'ye haftalık düzenli seferler yapmasına rağmen, Messageries Maritimes'in bu hattaki seferleri 15 günde

Tablo 3- Messageries Maritimes'in İstanbul acentesinin 1881-1883 yılları arasında yolcu ve emtia navlun gelirleri

Yıl	Yolcu geliri (Frank)	Emtia geliri (Frank)	Toplam gelir (Frank)
1881	491.392	436.804	928.196
1882	421.873	467.046	888.919
1883	442.214	558.143	1.000.357

Kaynak: AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1881, 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic;* AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1881, 1882, 1883, Chapitre 6, Comptabilite.*

birdi.[65] İstanbul acentesi, gelirlerini artırabilmek için Pire hattına ek seferler düzenlenmesini kararlaştırdı; ayrıca, 1883'te Teselya hattında çalışan şirketlerle güverte yolcuları için sabit fiyat uygulanmasına yönelik bir anlaşma imzaladı.[66]

İstanbul acentesinin ayrıca 1881'de İstanbul-Samsun-Trabzon hattında rekabet ettiği Avusturya Lloyd, Fransız Paquet (*Compagnie de Navigation Paquet*), İdare-i Mahsusa ve Rus nakliyat kumpanyalarıyla güverte yolcularına yönelik olarak yaptığı sabit fiyat anlaşması, bu hattaki gelirlerini önemli miktarda artırdı.[67] Tahıl navlununu tedarik ettiği Odessa hattında ise şirketin en büyük rakibi Rus nakliyat kumpanyasıydı. Bu rekabet, acentenin bu hattaki navlun gelirlerini önemli miktarda azalttığı için 1883'te yıllık sefer sayısını 49'dan 23'e düşürdü.[68] İstanbul acentesi, Rus kumpanyası ile Suriye hattında da rekabet hâlindeydi. Messageries, Suriye yolcularını İzmir üzerinden aktarmalı taşıdığı için yolcular açısından cazip değildi. Bu yüzden bu hattaki yolcular iki haftada bir doğrudan sefer yapan Rus şirketini tercih etmekteydi.[69] 1900'lü yıllara gelindiğinde Messageries'in İstanbul'daki navlun gelirleri önemli oranda azalsa da 1908'den sonra yeniden yükselişe geçti.

İstanbul acentesinin navlun gelirlerinin büyük bir kısmı yolculardan oluşmaktaydı. Şirket vapurlarının diğer bölgelerden İstanbul'a taşıdığı yolcular daha

64 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, Chapitre 4, Trafic.*

65 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1881, 1882, Chapitre 4, Trafic.*

66 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic.*

67 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic.*

68 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1883, Chapitre 4, Trafic.*

69 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, Chapitre 4, Trafic.*

Tablo 4- Messageries Maritimes'in 1901-1913 arası İstanbul yolcu ve emtia navlun geliri

Yıllar	Posta hattı gidiş-dönüş				Ticari hat gidiş-dönüş				Toplam
	Yolcu		Emtia		Yolcu		Emtia		Genel
	Sayı	Gelir (Frank)	Koli	Gelir (Frank)	Sayı	Gelir (Frank)	Koli	Gelir (Frank)	Gelir (Frank)
1901	7.580	294.568	53.976	102.793	1.974	54.450	28.398	96.330	548.141
1902	7.034	292.040	56.493	90.020	2.809	89.467	48.008	136.954	608.481
1903	5.978	265.309	29.693	70.429	2.937	92.590	49.075	234.451	662.779
1904	4.892	205.870	19.569	65.659	2.194	69.123	57.922	308.968	649.620
1905	7.370	355.110	25.947	100.711	2.793	87.600	67.320	320.839	864.260
1906	7.286	322.044	37.767	115.649	3.455	114.682	89.976	290.527	842.902
1907	7.557	342.736	37.038	116.239	3.727	108.681	112.916	316.786	884.442
1908	8.568	356.788	30.259	98.350	3.393	91.458	83.508	240.070	786.666
1909	9.648	440.835	37.136	138.632	3.349	100.216	87.206	355.458	1.035.141
1910	13.213	600.016	42.559	193.949	4.385	118.610	62.520	317.695	1.230.270
1911	11.485	606.267	74.399	190.751	2.911	98.897	81.055	262.040	1.157.955
1912	9.375	411.973	21.399	115.105	4.309	146.470	108.573	262.040	935.588
1913	11.538	471.073	2.634	162.143	7.825	228.992	6.363	373.873	1.236.081

Kaynak: AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, 1921 Chapitre 4, Trafic.*

ziyade güverte yolcularından oluşurken İstanbul'dan alınan yolcuların üçte ikisi, birinci ve ikinci sınıf kamara yolcularıydı.[70] Messageries Maritimes, İstanbul'dan ipek, krizalit (ipek kozası türevi), defolu ipek, yün, şarap, zeytinyağı, tütün yaprağı, çaput bezi, ahşap, balmumu, tuzlular, anason, kara kurbağası, boynuz, tiftik, deri, tavuk, afyon, yumurta, fındık, fasulye ve sair ürünleri ihraç ederken; un, pamuklu kumaş, kıyafet, şapka, ipekliler, yağ, ayakkabı, hırdavat, parfümeri, nalburiye, alkollü içecekler, şeker, çay, kahve, inşaat malzemeleri, çivi, cıvata, çatal-bıçak takımları, fayans, çini gibi işlenmiş ürünleri ithal etmekteydi.[71] Bu ürünlerin büyük bir kısmı Marmara ve Mudanya'dan sağlanırdı. Alman nakliye şirketlerinin 1902'den itibaren önce Mudanya ve Hamburg; daha sonra da Le Havre ile Kuzey Avrupa liman kentleri arasında doğrudan ve düzensiz ticari seferler gerçekleştirmeleri üzerine Messageries Maritimes'in vapurları da Mudanya'ya düzensiz seferler yapmaya başladı.[72]

İmparatorluğun en kalabalık şehri olan İstanbul'un ticareti daha ziyade ithalata dönüktü. İstanbul'un gıda ihtiyacı Rumeli ve Anadolu demiryollarından sağlanmaktaydı; ancak, değişik dönemlerde yapılan düzenlemelerle iç ve dış gümrük tarifeleri eşitlenince, bu ihtiyaç deniz yoluyla daha kolay ve ucuz karşılanmaya başladı.[73] Messageries, İstanbul'a un ve hayvan gibi gıda ürünü taşıyan önemli şirketlerden biriydi. Şirket vapurları, İstanbul'a getirdiği unu, bazen Rus ve Tuna, bazen de Mersin, İskenderun (Konya tahılı) ve Marsilya limanlarından alırdı. Bu nedenle acentenin ithalat navlunu olarak gösterdiği ürünler, bazen ülke dışından ve bazen de herhangi bir vilayetten alınabilirdi.[74] İstanbul'un tahıl değil de un ihraç etmesinin en önemli nedeni uzak bölgelerden makul fiyatlarla İstanbul'a taşınan tahılın, depolanması ve değirmene nakledilmesinin maliyetinin yüksek olmasıydı. Örneğin, 1900'lerin başında 1 kg buğday Köstence'den İstanbul'a 8 ve buharlıdan değirmene de 12 paraya nakilediliyordu. Bu nedenle un ithali daha cazipti.[75]

70 AFL. 1997-002-4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic.*

71 AFL. 1997 002 4404*, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, Chapitre 4, Trafic;* AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 5, Contentieux.*

72 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1904, Chapitre 2, Secretariat;* Fesch, *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, s. 543-544.

73 Pamuk, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Küreselleşme*, s. 37.

74 AFL. 1997 002 4404*, Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1907, Chapitre 2, Secretariat;* AFL. 1997 002 4443, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Mersina, Rapport General de Service Exercice 1887, Chapitre 2, Secretariat;* AFL. 1997 002 4389, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence d'Alexadrette, Rapport General de Service Exercice 1882, 1991, 1910, Chapitre 4, Trafic.*

75 *Liman Mecmuası*, 1927, sy. 1, s. 2-3.

Tablo 5- 1909-1912 arasında İstanbul'a en fazla un taşıyan yabancı şirketler				
Kumpanyalar	**1909 (Çuval)**	**1910 (Çuval)**	**1911 (Çuval)**	**1912 (Çuval)**
Messageries Maritimes	250.833	130.090	87.818	37.750
Paquet	102.104	122.704	41.745	28.247
Fraissinet	47.664	27.890	5.128	500
Alman	42.139	5. 461	3.975	---

Kaynak: AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1912, Chapitre 4, Trafic.*

İstanbul acentesinin un navlunu bilhassa 1908'den sonra arttı. 1908'den sonra İstanbul'un un ihtiyacı o kadar arttı ki neredeyse bütün şirketler un taşımaya başladı.[76] İstanbul'un un ihtiyacının karşılanmasında önemli bir yere sahip olan dört büyük kumpanyanın 1909-1912 arası taşıdıkları un miktarı Tablo 5'te görülmektedir.

Şirketin İstanbul ithalatında en önemli paya sahip olan bir ticari kalem de sığırdı. Şirket vapurları İstanbul'a 1909'da 3.979, 1910'da 5.569, 1911'de 2.634, 1912'de ise 4.535 adet sığır taşıdı.[77] Şirketin yolcu ve emtia dışında değişik kalemlerden de gelirleri vardı.[78] İstanbul'un posta yoğunluğu şirket acentesinin önemli bir geliriydi. İstanbul posta taşımacılığında rekabet hâlinde olan dört büyük buharlı nakliyat şirketinin 1906-1912 arasında taşıdıkları postalar Tablo 6'da gösterilmiştir.

Messageries Maritimes'in İstanbul posta gelirleri 1908'de 309.000, 1909'da 368.000, 1910'da 477.000, 1911'de 601.650 ve 1912'de de 814.000 franktı.[79] Bunun yanında acentenin yolcu ve emtia indirme ve döviz kuru farkı gibi gelirleri; buna mukabil, kömür, trafik, hastane, aydınlatma, tamir atölyesi, palamar vergisi, işçi ve mavnacı maaşları, yolcu ve emtia temini için simsar ve komisyonculara yaptığı ödemeler[80] gibi birçok gideri vardı. Kassapian Kardeşler, Gülbenkyan Kardeşler, Essefian, Uncıyan, Karagözyan, Mazlumiyan, Arslanian, Telfelyan ve Basmacıyan gibi Ermeni tüccarlar, şirkete yolcu ve emtia tedarik etmekteydi.[81]

Tablo 6- 1906-1912 arasında posta nakliyat Şirketlerinin İstanbul'dan taşıdıkları postalar				
Yıl	**Messageries (Koli)**	**Lloyd (Koli)**	**Osmanlı Şirketi (Koli)**	**Alman Şirketi (Koli)**
1906	1.918	-	-	1.445
1907	1.863	505	309	1.216
1908	1.520	843	957	1.975
1909	1.074	708	1.022	1.174
1910	2.106	1.076	1.190	951
1911	1.723	628	781	1.557
1912	1.744	1.217	676	-

Kaynak: AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, 1912, Chapitre 4, Trafic.*

Şirketin İstanbul merkezli hatları, posta ve ticari olmak üzere iki kısımdı. Bu hatlar kimi zaman Fransa'nın siyasi çıkarlarına, kimi zaman da Messageries'in ekonomik çıkarlarına göre belirlendi. Bu nedenle İstanbul Limanı'nda faaliyette bulunduğu 1852'den 1913'e kadarki süreçte, şirketin İstanbul merkezli hatlarıyla emtia ve yolcu gelirleri büyük değişiklikler gösterdi. Messageries Maritimes, aynı zamanda Fransa'nın Doğu Akdeniz ve Karadeniz'deki ekonomik temsilcisi durumunda olduğu için genelde Fransızlar, özelde ise şirket, İstanbul ve hinterlandında Fransa'nın ticari çıkarları için nüfuz mücadelesi verdiler.

76 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, Chapitre 2, Secretariat.*

77 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1012, Chapitre 4, Trafic.*

78 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1882, 1883, 1910, 1911, 1912, Chapitre 6, Comptabilite.*

79 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, 1912, Chapitre 6, Comptabilite.*

80 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1910, 1911, 1912, Chapitre 6, Comptabilite.*

81 AFL. 1997 002 4404, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Constantinople, Rapport General de Service Exercice 1911, Chapitre 4, Trafic.*

CUMHURİYET DÖNEMİNDE İSTANBUL'DA ULAŞIM

ERCAN KARAKOÇ*

İstanbul, coğrafi konumu nedeniyle tarih boyunca ulaşım yollarının kesişme noktasında olmuştur. Asya, Avrupa veya Afrika'dan seyahat eden insanlar, gidecekleri istikamete göre İstanbul'a uğrar; benzer şekilde, ticaretle uğraşanlar da şehri kendilerine bir merkez veya aktarma noktası olarak kullanırdı. Yüzyıllarca Osmanlı Devleti'ne başkentlik yapan ve 13 Ekim 1923 tarihinde bu görevi Ankara'ya devreden İstanbul, bir dönem ihmal edilip gözden düştüyse de, zamanla yeniden çekim merkezi olmayı başardı. Günümüzde Türkiye'nin nüfusu en yoğun şehri ve potansiyeli itibarıyla aynı zamanda ülkenin ekonomi, kültür, ticaret, sanayi ve eğitim merkezidir. Bir şehrin tarihî biçimlenişi ile şehir içi ulaşım hizmetlerinin yapılanması karşılıklı olarak birbirini etkiler. Şehrin belirli yönlere doğru büyüyüp gelişmesi, yeni yerleşim bölgelerine ulaşım hizmetlerinin gitmesini ve ulaşım yatırımlarını zorunlu kılar. Belli ulaşım eksenlerinin gelişmesi ise, bu eksenler etrafında kentsel yapılaşmayı hızlandırır.[1] Cumhuriyet döneminde İstanbul'un ulaşımının ele alınacağı bu yazıda, şehirdeki deniz, kara ve hava ulaşım sistemlerinin tarihî gelişimlerine yer verilecek; bu bilgileri anlaşılır ve anlamlı kılmak için grafik, istatistik ve haritalardan da yararlanılacaktır.

DENİZ ULAŞIMI

Deniz ulaşımı, sürekli gelişen yeni teknolojilerle birlikte hâlihazırda pratik, çevreci ve ekonomik ulaşım yöntemlerinden birisidir. XIX. yüzyıl ortalarına kadar İstanbul'da deniz ulaşımı kayıklarla sağlanır; kayıklar, bir esnaf örgütlenmesi içinde ve iskelelere bağlı olarak ücret karşılığı yolcu ve yük taşırlardı. Boğaz'da oturan devlet erkânı ile yabancı ülke sefirlerinin özel kayıkları vardı. Buharlı gemilerin kullanılması ve sayılarının günden güne artmasıyla birlikte ülkede tarifeli vapur seferleri başladı. 1844'te Tersane-i Âmire vapurlarıyla Marmara, Ege ve Karadeniz'e seferler düzenlenmesi için Bahriye Nezareti'ne bağlı Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi kuruldu.[2] 28 Eylül 1864 tarihinde Fevaid-i Osmaniye İdaresi,[3] 1870'te İdare-i Aziziye, 1878'de İdare-i Mahsusa ve nihayet 9 Eylül 1910'da Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi adını alan[4] bu işletmenin, 1914 yılı İstanbul'unda nakledilen tüm yolcuların %19,17'sini taşıdığı görülüyor.[5]

Mustafa Kemal Paşa'nın Millî Mücadele'yi başlatmak üzere Samsun'a gittiği Bandırma vapuru da bu idareye aitti. 5 Şubat 1924'te Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi adını alan bu idare, Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne bağlandı.[6] Bu esnada 17 gemiden oluşan yeni bir filoya sahip olan işletme Pendik, Köprü, Yeşilköy ve Adalar arasında taşıma yapma imtiyazına sahipti. 1927'de günde ortalama 33.500 yolcu taşıyan[7] Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi, 1 Temmuz 1933'te lağvedilerek yerine iç ve dış hatlarda yolcu taşıyan Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü, Havuz ve Fabrikalar Müdürlüğü ve İstanbul dâhilinde yolcu taşıyan AKAY İşletmesi kuruldu.[8] AKAY; Adalar, Kadıköy, Anadolu yakası ve Yalova hatlarının baş harflerinin birleşmesinden oluşan bir kısaltmaydı. İstanbul'un Boğaziçi ve Haliç dışında kalan kıyıları arasında yolcu taşımacılığı yapan AKAY, kuruluşundan beş yıl sonra feshedilerek Şehir Hatları İşletmesi kuruldu.[9] İşletme, kuruluşundan hemen sonraki yıllarda hizmet alanını Haliç, Boğaziçi, Marmara ve İzmit Körfezi hatları olmak üzere 4 ayrı bölgeye ayırdı.[10]

Şehir Hatları İşletmesi, 1 Ocak 1938'de Denizbank'a ve Denizbank da 1 Temmuz 1939'da Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne devredildi; 1 Mart 1952'den sonra ise Denizcilik Bankası T.A.O.'ya

* Yıldız Teknik Üniversitesi

1 İlhan Tekeli, *Kent İçi Ulaşım Tarihi Yazıları*, İstanbul 2010, s. 21.

2 Murat Koraltürk, *Buharlı Vapurlardan Deniz Otobüslerine İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, İstanbul 2010, s. 88.

3 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım,* s. 24. Ayrıca bkz. Bayram Camcı, Cezmi Zafer ve Şükrü Yaman, *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*, İstanbul 1994, c. 1, s. 141-147.

4 Eser Tutel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İstanbul 1997.

5 Koraltürk, *İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s. 42.

6 Tutel, *Seyr-i Sefain*, s. 142, 162.

7 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım,* s. 25.

8 Tutel, *Seyr-i Sefain*, s. 187.

9 Eser Tutel, "Şehir Hatları İşletmesi", *DBİst.A*, VII, 142-143.

10 Neşet Dereli, *Karşıdan Karşıya*, İstanbul 2007, s. 121.

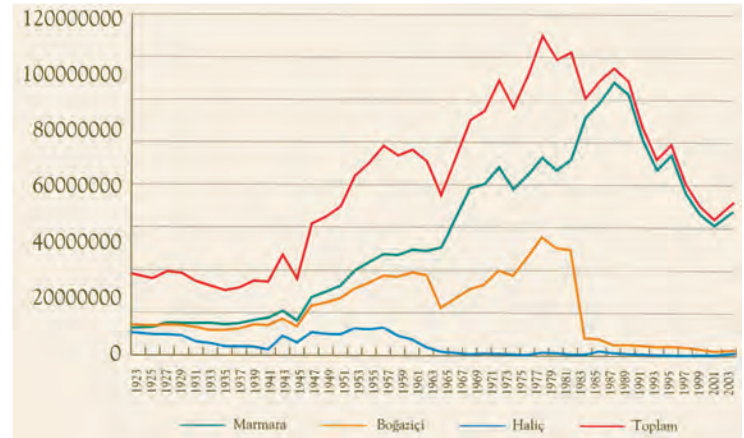
bağlı olarak çalıştı.[11] Haliç Vapurları Şirketi'nin bünyesine katılmasıyla Haliç hattında da yolcu taşıma işini üstlenen işletme, 1950 yılında 63 şehir hattı vapuruyla günde ortalama Haliç hattında 22.300, Boğaziçi hattında 55.000, Marmara hattında 70.000 ve İzmit hattında 3.700 olmak üzere toplam 151.000 yolcu taşımaktaydı.[12] 1959'da Sirkeci-Kadıköy araba vapuru hattı hizmete girdi.[13]

Karayollarına yapılan yeni yatırımlar, Şehir Hatları'nın yolcu sayısını olumsuz etkilediği gibi, araba vapurlarına olan ihtiyacı da artırdı. Bu bağlamda Üsküdar-Kabataş ve Kartal-Yalova araba vapuru hatlarının yanında 9 Mayıs 1966'dan itibaren Sirkeci-Kadıköy araba vapuru hattının yerine Sirkeci-Harem hattı devreye sokuldu. Kasım 1966'da İstinye-Paşabahçe arasında yeni bir araba vapuru hattı açıldı. 1970'te bu dört araba vapuru hattında günde ortalama 13.400 araç taşınmaktaydı. Üsküdar-Kabataş hattının payı %70, Sirkeci-Harem'inki %24 ve diğer iki hattınki de toplam %6'ydı. 1973 yılında iki kıtayı karayoluyla birbirine bağlayan Boğaziçi Köprüsü'nün açılması, araba vapurlarını olumsuz etkilediği için İstinye-Paşabahçe hattı faaliyetlerine son verdi ve Sirkeci-Harem hattındaki seferler yeniden düzenlendi. Kartal-Yalova hattındaki araba vapuru sayısı artırıldı ve Sirkeci-Yalova arasında seferlere başlandı.[14]

1980'li yıllarda hem devletin karayollarına hem de İETT'nin otobüs taşımacılığına yapmış olduğu ciddi yatırımlar dolayısıyla halkın kent içi ulaşımda deniz vasıtalarını tercih oranı azaldı ve Şehir Hatları'nın yolcu sayısı ciddi oranda düştü. Şehir Hatları'nın bağlı bulunduğu Denizcilik Bankası, 1983'te Türkiye Denizcilik Kurumu, 1984'te ise onun yerine kurulan Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü'nün çatısı altına girdi. İşletme 1985'ten itibaren gençleştirme projesi çerçevesinde 44 yolcu ve araba vapuru siparişi vererek kömürle çalışan eski vapurları kadro dışı bırakmaya başladı. 1990'da tamamlanan bu projeyle Şehir Hatları'nın filosu büyük ölçüde yenilendiği gibi, açılan yeni hatlarla hizmet alanı da genişletildi. Bu dönemde, ellisi yolcu ve yirmi beşi arabalı olmak üzere toplam 75 vapurla 46 iskeleye günde ortalama 200.000 yolcu taşımakta olan Şehir Hatları İşletmesi, Mart 2005'te Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun aldığı bir kararla 15'i araba ve 31'i faal durumda olan 47 şehir hatları vapuru, biri yolcu vapuru, biri feribot ve 20'si hizmet gemisi olmak üzere toplam 84 parçadan oluşan filosu ve 56 iskelesiyle birlikte İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı bir işletme olan İstanbul Deniz Otobüsleri'ne (İDO) devredildi.[15] Belediye, İDO'nun 2011'de özelleştirilmesinden hemen önce, Eylül 2010'da iki kıta arasında sefer yapılan hatlarla yolcu vapurlarını şirketten ayırarak Şehir Hatları'nı yeniden kurdu. Şehir Hatları vapurlarıyla iskeleleri, tam adı İstanbul Şehir Hatları Turizm ve Tic. San. A.Ş. olan yeni şirkete devredildi. 2012 yılında toplam 216.000 sefer gerçekleştiren Şehir Hatları vapurları 50.000.000'un üzerinde yolcu taşıdı.[16] Şehir Hatları'nın günümüz İstanbul deniz ulaşımındaki payı %42,9'dur.

Osmanlı döneminden Cumhuriyet'e intikal eden diğer bir şirket de 1850'de kurulmuş olan Şirket-i Hayriye'dir. Bu şirket, Cumhuriyet'in ilanından sonra da faaliyetlerini sürdürdü. 1923 yılında 25 gemisi olan

Grafik 1: Seyr-i Sefain / AKAY / Şehir Hatları vapurlarının 1923-2003 yılları arasında taşıdığı yolcu sayısı



Kaynak: Koraltürk, *İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s. 97.

Grafik 2- Şirket-i Hayriye'nin 1880-1944 yılları arasında taşıdığı yolcu sayısı



Kaynak: Koraltürk, *İstanbul'da Deniz Ulaşımı, s. 40.*

11 Tutel, *Seyr-i Sefain*, s. 207-232.

12 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 49.

13 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım,* s. 53, 54.

14 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım,* s. 62, 67.

15 Koraltürk, *İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s. 88-93, 170.

16 Kazım Pıynar, "Vapurlar Bir Yılda 50 Milyon Yolcu Taşıdı", *Zaman*, 23 Nisan 2013.

1- İstanbul yolcu vapurları (İBB, Atatürk Kitaplığı)

Grafik 3- Haliç vapurlarının 1880-1944 yılları arasında taşıdığı yolcu sayısı



Kaynak: Koraltürk, *İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s. 74.

Şirket-i Hayriye, 1927'de günde ortama 32.600 yolcu taşımaktaydı.[17] 1936-1938 yılları arasında *Boğaziçi* adında bir dergiyi de yayımlayan şirket, 1 Temmuz 1944'te vapurları ve bütün taşınır-taşınmaz mal varlıklarıyla birlikte Ulaştırma Vekâleti tarafından satın alınarak Devlet Denizyolları İşletmesi Şehir Hatları Müdürlüğü'ne devredildi ve 15 Ocak 1945 tarihinde 4517 sayılı kanunla fiilen ortadan kalktı.[18]

1856'da kurulan, Osmanlı'dan Cumhuriyet'e intikal eden ve Haliç'in her iki yanındaki iskeleler arasında yolcu, eşya ve posta taşıyan Haliç Vapurları İdaresi, 1910'da şirketleşti ve faaliyetlerine anonim şirket olarak devam etti.[19] Ancak, 1927'de 7.464.385 yolcu taşıyan ve iktisadi sıkıntılarıyla 1929 krizinin fena tesirlerini üzerinden atamayan şirket, İstanbul Belediyesi'ne olan borçlarını ödeyemediği için krize girdi ve 1931'de yolcu sayısı 4.944.101'e düştü. Alacaklarını tahsil edemeyen İstanbul Belediyesi, 1935'te şirkete el koydu. Ancak, şirketin belediyeye yük olmaya başlaması üzerine 2 Temmuz 1941'de kabul edilen 4083 sayılı kanun ile bütün taşınır-taşınmaz mal varlığı (11 vapur ve 13 iskele) Devlet

17 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 25.

18 Eser Tutel, "Şirket-i Hayriye", *DBİst.A*, VII, 181-184.

19 Söz konusu idare hakkında detaylı bilgi için bkz. Ali Akyıldız, *Haliç'te Seyrüsefer: Haliç Vapurları Şirketi*, İstanbul 2007; Murat Koraltürk, *Haliç'te Ulaşım ve Haliç Vapurları Şirketi*, İstanbul 2005.



2- Üsküdar iskelesinde araba vapuru (İBB, Atatürk Kitaplığı)

Denizyolları İşletmesi'ne intikal eden Haliç Vapurları Şirketi'nin hukuki varlığı son buldu. Böylece, Haliç hattı, Şehir Hatları İşletmesi'ne bağlanmış oldu.[20]

İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. (İDO)

İstanbul Büyükşehir Belediyesi; şehrin nüfusunun sürekli artması, trafik sorununun katlanılamaz boyutlara ulaşması ve Şehir Hatları İşletmesi'nin deniz ulaşımında yetersiz kalması üzerine kentin deniz ulaşımına ve trafik sorununun çözümüne katkıda bulunmak amacıyla 6 Nisan 1987 tarihinde İstanbul Ulaşım ve Ticaret A.Ş.'yi kurdu.[21] Öncelikli amaç, kara ve deniz ulaşımındaki yetersizliğe çözümler bulmak ve özellikle kent içi uzak mesafelere süratli ve konforlu ulaşım imkânı sağlamaktı. Deniz otobüslerini yolcu vapurlarından ayıran en önemli özellikler; yüksek hız, seri manevra kabiliyeti ve konfordu.[22] Şirketin ilk deniz otobüsleri 1987'de Norveç'ten ithal edilen *Çaka Bey* ve *Karamürsel Bey*'di. Deniz otobüsleri, İstanbul'un fethinin yıl dönümünde, 29 Mayıs 1987 günü Bostancı-Kabataş hattında hizmete girdi.[23] Yoğun talebi karşılamak amacıyla aynı yıl *Çavlı Bey*, *Ulubatlı Hasan* ve *Yeditepe* adlarında üç deniz otobüsü daha alındı. Şirketin adı 2 Eylül 1988'de İstanbul Deniz Otobüsleri Sanayi ve Ticaret A.Ş. (İDO) olarak değiştirildi. 1988'de satın alınan *Hezarfen Ahmed Çelebi*, *Nusret Bey*, *Sarıca Bey*, *Uluç Ali Reis* ve *Umur Bey*'le birlikte filodaki deniz otobüsü sayısı 10'a çıktı.

1992 yılında Kadıköy ve Kartal'da iki deniz otobüsü iskelesi daha hizmete açıldı. 1994'te Avustralya'dan *Ertuğrul Gazi* ve *Akşemseddin* adı verilen deniz otobüsleri satın alındı. Ertesi sene akıllı biletler (Akbil) İDO gemilerinde de kullanılmaya başlandı. 1997'de ilk yerli deniz otobüsü olan *Temel Reis I* inşa edilerek denize indirildi. 1997 yılında Yalova ve Yenikapı iskeleleri açılarak, Avustralya'da yaptırılan *Cezayirli Hasan Paşa* ve *Turgut Reis* adlı feribotlarla Marmara hattında feribot seferleri başladı. 1998'de açılan Bandırma İskelesi'yle Bursa ve Ege yolculukları daha da kısaldı. Aynı yıl, Pendik, Beykoz ve Tuzla iskeleleri açıldı; Pendik Tersanesi'nde yapılan *Temel Reis II* denize indirildi.

Pendik Tersanesi'nde yerli imkânlarla yapılan *Barbaros Hayrettin Paşa* ve *Sokullu Mehmet Paşa* isimli deniz otobüsleri 2000'de filoya eklendi; ayrıca, Yalova feribot iskelesi terminali hizmete sokuldu. 2004'te Yenikapı-Güzelyalı hattı açıldı. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, 2005'te Şehir Hatları İşletmesi'ni devralarak İstanbul'un deniz ulaşımını tek merkezden idare etmek amacıyla İDO'ya verdi. İDO, ertesi yılın sonuna kadar 32 şehir hatları vapuruyla 56 iskeleyi yeniledi. Bu yatırımlardan sonra 60 ana hat ve 250 ara hat olmak üzere toplam 310 hatta hizmet veren İDO ile deniz

Tablo 1- İDO'nun 1988-2009 yılları arasında taşıdığı yolcu ve araç sayısı

Yıl	Deniz Otobüsü ve Feribot Yolcu	Araç	Şehirlerarası yolcu	Araç	Toplam Yolcu	Toplam Araç	Artış Yolcu	Artış Araç
1988	5.105.083				5.105.083			
1989	5.853.186				5.853.186		%15	
1990	6.040.748				6.040.748		%3	
1991	4.970.609				4.970.609		%-18	
1992	4.541.244				4.541.244		%-9	
1993	4.951.877				4.951.877		%9	
1994	5.178.6888				5.178.6888		%5	
1995	6.391.301				6.391.301		%23	
1996	6.761.809				6.761.809		%6	
1997	7.447.364	65.030			7.447.364	65.030	%10	
1998	9.719.037	354.671			9.719.037	354.671	%31	%445
1999	8.414.876	518.724			8.414.876	518.724	%-13	%46
2000	7.372.545	568.689			7.372.545	568.689	%-12	%10
2001	7.000.306	553.249			7.000.306	553.249		
2002	7.734.817	544.600			7.734.817	544.600	%10	%-2
2003	8.168.167	517.066			8.168.167	517.066	%6	%-5
2004	11.076.822	955.806			11.076.822	955.806	%36	%85
2005*	13.835.475	1.291.561	53.610.004	3.137.584	67.445.479	4.429.145	%509	%363
2006	14.580.634	1.307.743	76.541.120	4.322.267	91.121.754	5.630.010	%35	%27
2007	15.032.535	1.310.638	82.599.631	4.616.902	97.637.166	5.927.540	%7	%5
2008	15.307.802	1.266.037	84.753.392	5.397.008	100.061.194	6.663.045	%2	%12
2009	13.559.516	1.187.594	87.015.854	5.767.123	100.575.370	6.954.717	%1	%4

Kaynak: Koraltürk, *İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s. 163.

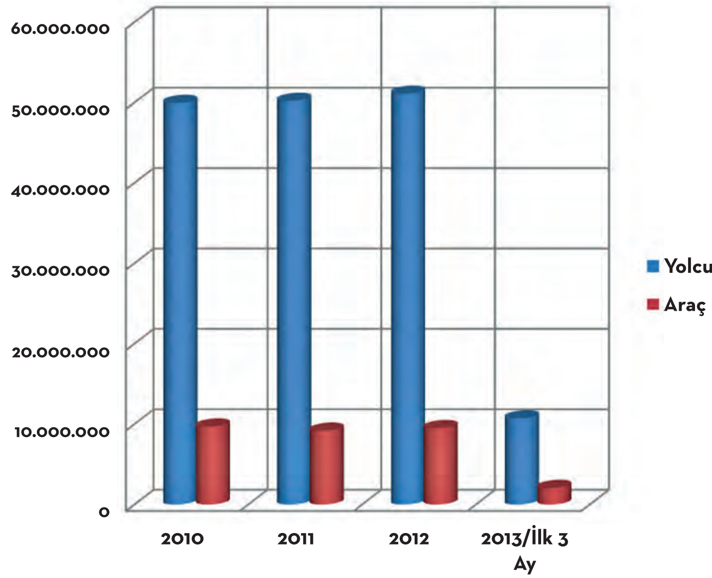
20 Eser Tutel, *Gemiler, Süvariler, İskeleler*, İstanbul 1998, s. 186.

21 Binali Yıldırım, "İDO ve Hızlı Deniz Taşımacılığı", *II. Uluslararası Ulaşım Sempozyumu-Bildiriler,* ed. İhsan Gök ve Raif Yetim, İstanbul 1998, s. 11-22.

22 Dereli, *Karşıdan Karşıya*, s. 125.

23 Tutel, *Gemiler, Süvariler, İskeleler*, s. 355.

Grafik 4- Özelleştirilen İDO'da yıllara göre yolcu ve araç taşıma payları





3- Karaköy vapur iskelesi (İBB, Kültür A.Ş.)

Tablo 2 - Özelleştirilen İDO'da yıllara göre yolcu ve araç taşıma sayıları*

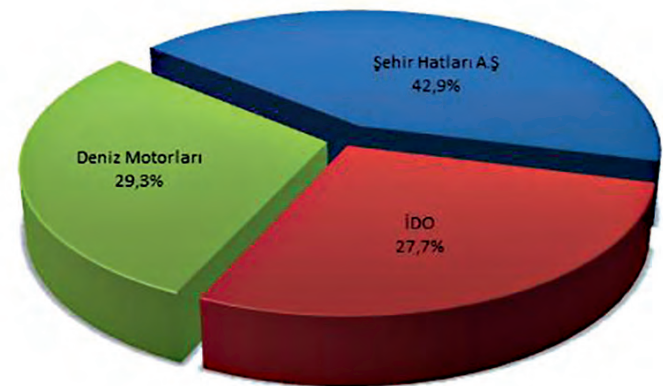
Yolcu				Araç			
2010	2011	2012	2013 3M	2010	2011	2012	2013 3M
49.939.028	50.194.384	51.085.058	10.701.135	9.691.514	9.172.540	9.494.901	2.049.663

* İDO Basın Müşavirliği'nden 29 Nisan 2013 tarihinde e-posta yoluyla alınan bilgidir.

ulaşımının kent içindeki payı %3'lerden %4,5'e çıktı.[24] Deniz ulaşımının İDO bünyesinde toplanmasından sonra büyük bir atılım yapan şirket, Nisan 2011'de özelleştirilerek 861.000.000 dolara Tepe-Akfen-Souter-Sera Ortak Girişim Grubu'na satıldı. Böylece eski Şehir Hatları gemileri ve iskeleleri hariç, araba vapurları, deniz otobüsleri, hızlı feribotlar ve bunların çalıştığı iskeleler yeni idareye devredildi.[25]

Üyeleri arasında deniz ulaşım şirketleri, gemi yapımcıları, finans kuruluşları ve üniversiteler olan Interferry Organizasyonu (*International Fast Ferry Organization*), taşıdığı yolcu sayısı, sahip olduğu gemi adedi, hizmet verdiği hat sayısı ve taşıma kapasitesi kategorilerinde 2006'da İDO'yu dünya lideri ilan etti.[26] İDO'nun hâlihazırda 53 gemisi, 35 terminali[27] ve 10 hızlı feribotu vardır. Yine İDO bünyesinde 4 ayrı tipte 25 deniz otobüsü hizmet vermekte;[28] filosunda bulunan 3 ayrı tipte 18 araba vapuru Sirkeci-Harem ve Eskihisar-Topçular hatlarında kullanılmaktadır.[29] Günümüzde İDO'nun İstanbul deniz ulaşımındaki payı %27,7'dir.

Grafik 5- İstanbul'da deniz ulaşım yolculuk payları



Kaynak: *http://www.iett.gov.tr/tr/main/pages/istanbulda-toplu-tasima/95 (12.05.2013).*

24 Dereli, *Karşıdan Karşıya*, s. 126-139.

25 "İDO, Artık Özel Sektörün", *Zaman*, 17 Haziran 2011.

26 Dereli, *Karşıdan Karşıya*, s. 132.

27 http://www.ido.com.tr/tr/kurumsal/filo-ve-iskeleler (27.04.2013).

28 http://www.ido.com.tr/tr/kurumsal/filo-ve-iskeleler/deniz-otobusleri (27.04.2013).

29 http://www.ido.com.tr/tr/kurumsal/filo-ve-iskeleler/araba-vapurlari (27.04.2013).



4- Eminönü'nde yolcu motor ve gemileri

Dolmuş Motorları

İstanbul'da taksi dolmuşçuluğunun yanı sıra deniz ulaşımında da dolmuş motorları kullanılmaktaydı. Ahmet Ağaoğlu Enabir Kaptan, 1930'lu yıllarda satın aldığı ve *Marmara*, *Karadeniz*, *Ege* isimlerini verdiği üç deniz motoruyla çalışmaya başladı. İstanbul Belediyesi, zamanla dolmuş motorlarının sayısının ve çalıştıkları hatların artması üzerine 9 Şubat 1955'te deniz dolmuş motorları ile bir denetim protokolü imzalayarak çalışma prensiplerini düzenledi. 1965'te yolcu kapasitesi 150 olan toplam 43 deniz motoru çalışmaktaydı. Günümüzde İstanbul'da hizmet vermekte olan Dentur Avrasya, Turyol ve Mavi Marmara kooperatiflerine ait yolcu motorlarının deniz yolcu naklindeki ağırlıkları %29,3'tür.[30] Son veriler ışığında İstanbul kent içi ulaşımında deniz ulaşım araçlarının payı %2,53 ile olması gerekenin çok altındadır.

KARAYOLU ULAŞIMI

Raylı Ulaşım

Tramvay

Osmanlı Devleti'nde deniz ulaşımının yavaş yavaş kurumsallaştığı XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren atlı tramvaylar da İstanbul kent içi ulaşımında kullanılmaya başlandı. 30 Ağustos 1869'da Konstantin Karapano Efendi'ye verilen atlı tramvay inşa ve işletme imtiyazı üzerine İstanbul Tramvay Şirketi kuruldu. Bu bağlamda, şehrin yolları tramvay trafiğine uygun hâle getirildi.[31] 31 Temmuz 1871'de Azapkapı-Beşiktaş arasında açılan ilk atlı tramvay hattını, ihtiyaç duyuldukça yenileri takip etti. İstanbul Tramvay Şirketi'nin adı 1881 yılında Dersaadet Tramvay Şirketi oldu. 1914'ten itibaren ise elektrikli tramvaylar kullanılmaya başlandı. 1915 yılında İstanbul'da tramvaylarla 30.805.523 yolcu taşınırken

30 Koraltürk, *İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s. 187, 188.

31 Vahdettin Engin, *Tünel'den Füniküler'e*, İstanbul 2007, s. 29.



5- Topkapı-Sirkeci tramvay hattı (İBB, Kültür A.Ş.)



6- Eminönü tramvay durağı (İBB, Atatürk Kitaplığı)

1924'te bu sayı 58.665.024'e ulaştı.[32]

Dersaadet Tramvay Şirketi, 1927 yılında 31 km'lik bir şebekede günde ortalama 183.000 yolcu taşımaktaydı. 1929 yılında Fatih-Edirnekapı raylı sistem hattı açıldı. 20 Şubat 1931'de İstanbul Tramvay Şirketi adını alan şirket, 1935 yılında sahip olduğu 35,5 km'lik hatta günde ortalama 177.200 yolcu taşımaktaydı. 19 Şubat 1928 tarihinde kurulan Üsküdar, Kısıklı, Alemdağı Halk Tramvayları Türk Anonim Şirketi'yle yapılan sözleşmenin ardından 8 Haziran 1928'de Üsküdar-Bağlarbaşı-Kısıklı tramvay hattı açıldı; bunu Üsküdar-Haydarpaşa ve Bağlarbaşı-Karacaahmet hatları izledi. Daha sonra Üsküdar-Kadıköy ve Havalisi Halk Tramvayları adını alan şirkete, Kadıköy'ü Haydarpaşa, Moda, Fenerbahçe ve Gazhane'ye bağlayacak hatları inşa imtiyazı verildi. Üsküdar, Kısıklı, Alemdağı Tramvayları Şirketi, 1935 yılında sahip olduğu yaklaşık olarak 24 km'lik hatta günde ortalama 17.800 yolcu taşımaktaydı.[33]

Yabancı şirketlere ait olan elektrik, tramvay ve tünel işletmeleri 1939'da millîleştirilerek İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Umum Müdürlüğü (İETT) adı altında bugünkü hüviyetine kavuşturulup belediyeye devredildi. İstanbul tramvayları 1945'te günde ortalama 275.200 ve Üsküdar-Kadıköy tramvayları da 39.500 kişi taşımaktaydı.[34] 1955'te tramvayların Galata Köprüsü'nden geçişi sonlandırıldı. 16 Mart 1955'te Anadolu Yakası Üsküdar ve Havalisi Tramvay İşletmesi (Üsküdar-Kadıköy Halk Tramvayları Şirketi) de İETT'ye devredildi.[35] 1950'li yılların ikinci yarısından itibaren İstanbul ulaşımında göz ardı edilmeye başlanan tramvay hatlarının üçte biri 1957 yılından itibaren söküldü. Nitekim 1956'da 56 hatta 270 vagonla taşıma yaparken, 1960'ta 16 hatta 130 vagonla servis verir duruma gelen tramvaylar,[36] 12 Ağustos 1961'de İstanbul ve 14 Kasım 1966'da da Anadolu yakasından tamamen kaldırıldı.

Tramvayların yerine otobüsler ve troleybüsler ikame edildi. İtalya'daki Ansaldo San Giorgio firmasına 1956-1957 yıllarında sipariş edilen troleybüsler 27 Mayıs 1961'de hizmete girdi. İlk troleybüs hattı 1961 yılında Eminönü-Topkapı arasında açıldı. İstanbul'daki troleybüs hatları 1965'e kadar 90 km'yi buldu.[37] 1968'de İETT çalışanlarının imal ettiği *Tosun* adlı troleybüs hizmete girdi. Troleybüsler güç beslenmesini çift havai elektrik hattından aldıkları için elektrik kesintisi olduğunda yollarda kalmakta, yolda kalan araçlar trafik sıkışıklığına neden olmakta ve sefer tarifelerine uyamamaktaydı. Bundan dolayı 16 Temmuz 1984'te troleybüsler İstanbul trafiğinden tamamen kaldırıldı ve 75 troleybüs İzmir Belediyesi'ne satıldı.

1980'li yılların sonlarına doğru, İstanbul'da çekilmez bir hâl alan trafik sıkışıklığına çözüm bulmak amacıyla raylı sistemlere tekrar önem verilmeye başlandı. 1989 yılında Aksaray-Ferhatpaşa arasında hizmete sokulan hat, daha sonra Yenibosna ve 20 Aralık 2002'de de Atatürk Havaalanı'na ulaştırıldı. Aksaray-Havalimanı hafif metro hattı denilen ya da M1 hat numarasıyla adlandırılan bu sistemde, günlük

32 Koraltürk, *İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s. 74.

33 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 29, 38, 39.

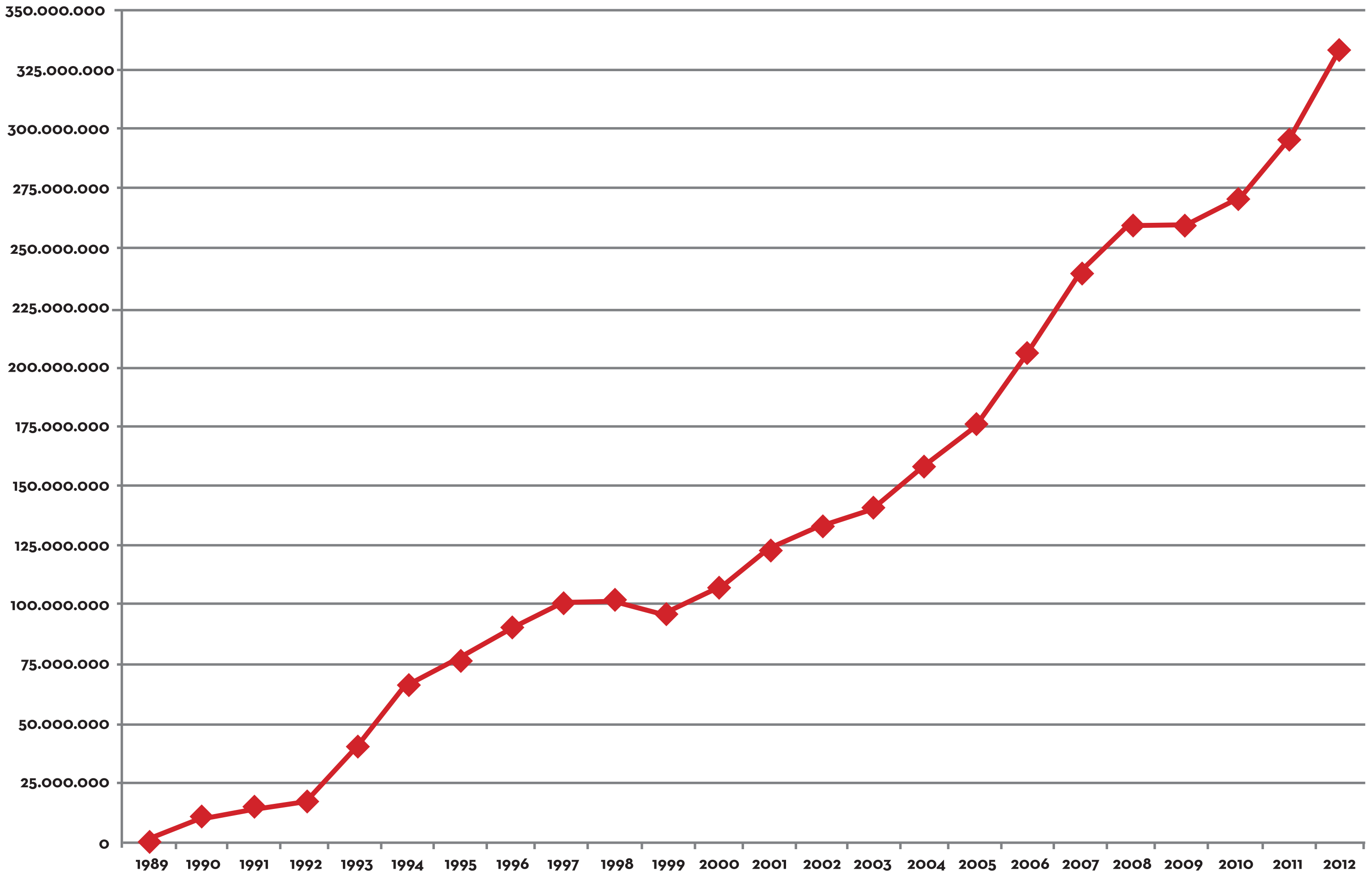
34 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 42, 45.

35 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 51.

36 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 54.

37 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım,* s. 59.

Grafik 6- İBB'ye bağlı raylı sistemlerde yıllara göre yolcu dağılımı (1989-2012)



Kaynak: *http://www.istanbul-ulasim.com.tr/media/8189/y_llara_g_re_yolcu_say_s____2_.jpg (12.05.2013).*

ortalama 220.000 yolcu seyahat etmektedir.[38] Bir diğer raylı sistem uygulaması ise Sirkeci-Aksaray arasında 1992 yılında hizmete girdi. Sistem, önce Topkapı ve Zeytinburnu'na daha sonra da Eminönü'ne bağlandı; 29 Haziran 2006'da sağlanan Kabataş bağlantısı ile Taksim-Kabataş fünikülerine ve dolayısıyla Taksim-4. Levent metrosuna entegre oldu. Böylece İstanbullulara raylı ulaşımla 4. Levent'ten Havalimanı'na kadar kesintisiz seyahat imkânı sağlandı. Bu hatta günlük ortalama 320.000 kişi yolculuk etmektedir. Günümüzde T1 hattı olarak adlandırılan bu sistem, T2 olarak kısaltılan Zeytinburnu-Bağcılar hattıyla 3 Şubat 2011'de birleştirildi. Böylece yolcular Kabataş'tan Bağcılar'a kadar kesintisiz raylı ulaşım imkânına sahip oldu.[39]

Avrupa yakasındaki diğer bir raylı sistem ise İstanbul metrosudur. Hazırlık çalışmaları 1985, projelendirilmesi 1988 ve yapımı 1992'de başlayan İstanbul metrosu 16 Eylül 2000 tarihinde bitirildi. İlk etapta Taksim-4. Levent arasında hizmet veren ve M2 olarak adlandırılan bu sistem, zamanla genişleyerek Şişhane-Hacıosman arasında çalışmaya başladı. Bu hatta günlük ortalama 230.000 yolcu taşınmaktadır.[40] Avrupa yakasındaki diğer bir raylı sistem de Taksim-Kabataş hattıdır. İstanbul'un ulaşım sistemlerinin bütünleşmesi, ulaşımın hızlandırılarak modern hâle getirilmesi maksadıyla Taksim-Kabataş arasına bir füniküler[41] yapılması kararlaştırıldı. 20 Ocak 2002'de ihale edilen hat, 29 Haziran 2006 tarihinde bitirilerek hizmete açıldı.

38 http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayl%C4%B1-sistemler/m1-aksaray-%E2%80%93-atat%C3%BCrk-havaliman%C4%B1.aspx (06.05.2013).

39 http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayl%C4%B1-sistemler/t1-kabata%C5%9F-%E2%80%93-ba%C4%9Fc%C4%B1lar.aspx (06.05.2013).

40 http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayl%C4%B1-sistemler/m2-%C5%9Fi%C5%9Fhane-%E2%80%93-hac%C4%B1osman.aspx (06.05.2013).

41 Kısa mesafeli ve eğimli hatlarda, vagonların bir kablo aracılığıyla çekilerek trenin yokuşu tırmanmasını veya aşağıya inişini sağlayan demiryolu sistemine denir (Engin, *Tünel'den Füniküler'e*, s. 175).

7- Şişli-Karaköy tramvay hattı (İBB, Kültür A.Ş.)

Taksim-Kabataş füniküler sistemi; Şişhane-Hacıosman Metrosu, Taksim (Karaköy) Tüneli, Taksim Nostaljik Tramvayı, İETT ve özel halk otobüsleri, dolmuş durakları, Kabataş-Bağcılar tramvayı, Kabataş İDO vapur, feribot ve deniz otobüsü iskeleleri arasında köprü vazifesi görerek İstanbul'un şehir içi ulaşımına entegre edildi. Günümüzde F1 olarak adlandırılan sistemden günde ortalama 30.000 yolcu nakledilmektedir.[42]

M3 olarak adlandırılan Başakşehir metro hattının yapımına 2006'da başlandı. 2011'de faaliyete geçeceği açıklanan hattın bazı teknik nedenlerden dolayı hizmete açılması gecikti.[43] Başakşehir-Kirazlı-Olimpiyatköy arasında hizmet veren hat 14 Haziran 2013'te açıldı. Metronun Kirazlı istasyonu, mevcut M1 Aksaray-Otogar-Havalimanı hattının devamı olarak yapılan Otogar-Kirazlı hattının ortak istasyonudur. Bu istasyonda yapılacak aktarmayla Başakşehir'den binen yolcular Aksaray'a kesintisiz gidebileceklerdir.[44] Yine bu yakada bulunan ve T4 olarak adlandırılan Topkapı-Habipler tramvay hattında günde ortalama 95.000 kişi seyahat etmektedir.[45] İstanbul'daki bu raylı sistemlerin dışında Maçka-Taşkışla ve Eyüp-Piyerloti teleferik hatları da vardır. 11 Nisan 1993'te hizmete giren Maçka teleferiğinden günde ortalama 1.000 kişi yararlanmaktadır.[46] 31 Aralık 2005 tarihinde hizmete alınan Piyerloti teleferiğinin günlük yolcu taşıma kapasitesi ise 4.000 kişidir.[47]

8- Edirnekapı-Bahçekapı tramvay hattında bir kaza (İBB, Kültür A.Ş.)

İstanbul'un Anadolu yakasında ise 37 yıl aradan sonra, 1 Kasım 2003'te Kadıköy-Moda nostaljik tramvay hattı hizmete konuldu. Kadıköy Meydanı'ndan hareket eden tramvay, otobüs yolunu ve Bahariye Caddesi'ni takip ederek Moda Caddesi üzerinden tekrar Kadıköy Meydanı'na ulaşmaktadır. Günümüzde T3 olarak adlandırılan bu tramvayla günde ortalama 1.800 yolcu taşınmaktadır.[48]

İstanbul'un Anadolu yakası şehir içi ulaşımında entegrasyonu sağlamak maksadıyla Ankara Yolu olarak adlandırılan D 100 (E-5) karayolunun altına metro yapılması kararlaştırıldı ve 2004 yılında ihalesi yapılan Kadıköy-Kartal metrosu, yüklenici firmaların işi zamanında bitirememesinden dolayı 2008'de yeniden ihale edildi. M4 Kadıköy-Kartal metro hattı olarak adlandırılan sistemde ilk deneme seferi 8 Mayıs 2012'de yapıldı. 17 Ağustos 2012 tarihinde de hizmete açıldı. Hattı Kaynarca'ya uzatma çalışmaları sürmektedir. Bu metro hattıyla seyahat eden yolcular,

42 http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayl%C4%B1-sistemler/f1-taksim-%E2%80%93-kabata%C5%9F.aspx (06.05.2013).

43 "Geciken Başakşehir Metrosunun Sırrı Kirazlı'da", *Zaman*, 26 Mart 2013.

44 http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayl%C4%B1-sistemler/m3-ba%C5%9Faksehir-olimpiyatk%C3%B6y.aspx (06.05.2013).

45 http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayl%C4%B1-sistemler/t4-topkap%C4%B1-%E2%80%93-habibler.aspx (06.05.2013).

46 http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayl%C4%B1-sistemler/ma%C3%A7ka-%E2%80%93-ta%C5%9Fk%C4%B1%C5%9Fla-teleferik.aspx (06.05.2013).

47 http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayl%C4%B1-sistemler/ey%C3%BCp-piyerloti-teleferik-hatt%C4%B1.aspx (06.05.2013).)

48 http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayl%C4%B1-sistemler/t3-kad%C4%B1k%C3%B6y-moda.aspx (06.05.2013).



9- Beyazıt tramvay hattı (İBB, Kültür A.Ş.)

Kadıköy istasyonunda Şehir Hatları, İDO hattı ve Moda nostaljik tramvay sistemine; Ayrılıkçeşmesi istasyonuyla Marmaray'a ve Ünalan istasyonu ile de metrobüs sistemine entegre olabilmektedirler.[49]

İstanbul'un Anadolu yakasında trafiği rahatlatmak amacıyla yapılmakta olan bir diğer raylı sistem de Üsküdar-Sancaktepe metro hattıdır. 6 Haziran 2012 tarihinde temeli atılan sistemin 38 ayda tamamlanması öngörülmektedir.[50] Sözleşmeye göre 4 Mayıs 2015'te[51] tamamlanması gereken hattın, ileride Taşdelen ve Sultanbeyli üzerinden Sabiha Gökçen Havaalanı'na kadar uzatılması planlanmaktadır.[52]

İstanbul şehir içi ulaşımındaki en önemli yatırımlardan birisi de Marmaray Projesi'dir. Sistem, Halkalı'yla Gebze'yi kesintisiz, modern ve yüksek kapasiteli bir banliyö demiryolu sistemiyle bağlamak amacıyla İstanbul'daki banliyö demiryollarının iyileştirilmesi ve demiryolu Boğaz Tüp Geçişi esasına dayanmaktadır. İstanbul Boğazı'nın her iki yakasındaki demiryolu hatları, Boğaz'ın altından geçecek bir tünelle birbirine bağlanmıştır. Hat, Kazlıçeşme'de yeraltına inmekte, Yenikapı ve Sirkeci boyunca ilerleyerek Boğaz'ın altından geçerek ve diğer bir yeni yeraltı istasyonu olan Üsküdar'a bağlanarak Söğütlüçeşme'de tekrar yüzeye çıkmaktadır. Proje kapsamında hem yolcu hem de yük taşınması düşünülmektedir. Sistem faaliyete geçtiğinde Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet köprülerinin yoğunluğunun azalacağı ve İstanbul trafiğinin biraz rahatlayacağı tahmin edilmektedir. Toplam hat uzunluğu 76,3 km olup tek yönde saatte 75.000 yolcu taşınacağı öngörülmektedir.[53] Marmaray'ın açılış tarihi Cumhuriyet'in ilanının 90.

49 http://www.istanbul-ulasim.com.tr/rayl%C4%B1-sistemler/m4-kad%C4%B1k%C3%B6y-kartal.aspx (06.05.2013).

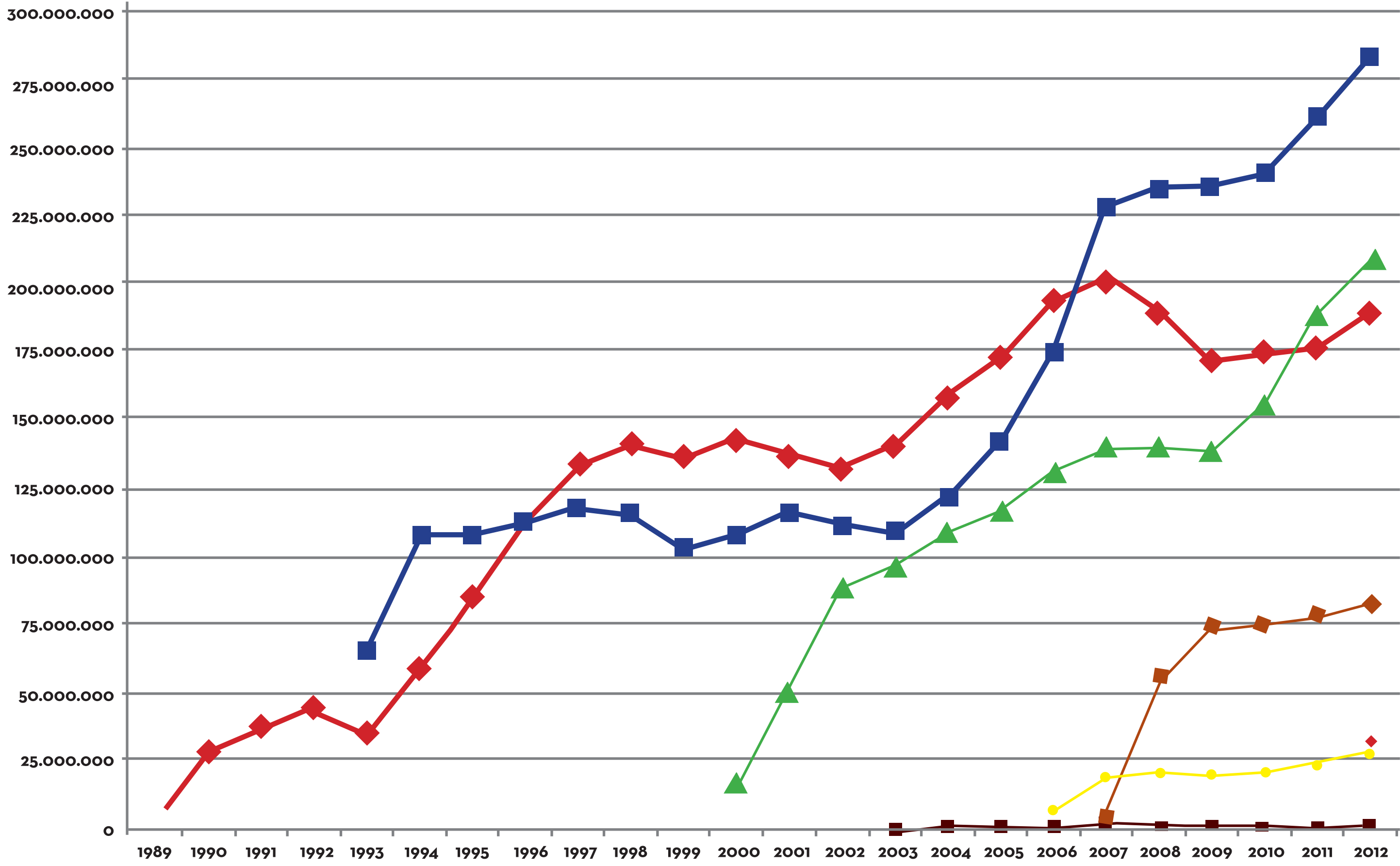
50 http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Pages/Haber.aspx?NewsID=20368#.UYUPZkdrPIV(04.05.2013).

51 http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/SubSites/raylisistemler/Pages/uskudar-umraniye-cekmekoy-sancaktepe.aspx (04.05.2013).

52 http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/Haberler/Pages/BasinBultenleri.aspx?bbulteniID=6365 (04.05.2013).

53 http://www.marmaray.com.tr/ (04.05.2013).

Grafik 7- İBB'ye bağlı raylı ulaşım hatlarının yıllara göre yolcu dağılımı (1989-2012)



Kaynak: http://www.istanbul-ulasim.com.tr/media/8144/hatlar_n_y_llara_g_re_yolcu_da__l_mlar_.jpg (12.05.2013).

yılına denk gelecek şekilde planlanmış olup 29 Ekim 2013'te hizmete açılmıştır.[54]

İstanbul'un her iki yakasını tünelle birbirine bağlamayı amaçlayan diğer bir çalışma ise lastik tekerlekli araçların geçişine yönelik Avrasya Karayolu Tüp Geçiş Projesi'dir. 30 Haziran 2008'de ihalesi yapılan proje İstanbul Boğazı'nda alternatif ve hızlı bir karayolu geçişi sağlayacağı gibi, Atatürk ile Sabiha Gökçen havalimanları arasındaki ulaşımı da kolaylaştıracaktır. Türk-Kore Ortak Girişimi'nin kazandığı söz konusu projenin, 2015 yılı sonlarına doğru bitirilmesi planlanmaktadır.[55] Florya-Sirkeci sahil yolundaki Kazlıçeşme ile D 100 karayolu (E-5) Göztepe Kavşağı arasında iki katlı olarak inşa edilmekte olan proje tamamlandığında, daha önceleri 100 dakikayı bulan yol yaklaşık olarak 15 dakikaya inecektir. Günde ortalama 90 ile 100 bin arabanın geçeceği öngörülen tüp geçitin her iki yönünde de tahsilat gişeleri bulunacaktır.[56]

Tünel

Osmanlı'dan miras kalan ve hâlen İstanbul'da faaliyette olan bir diğer raylı toplu taşıma sistemi de, günümüzdeki adıyla Karaköy Tüneli'dir. Galata ile Beyoğlu (Pera) arasında yeraltında işleyecek bir demiryolunu yapma ve işletme imtiyazı Fransız mühendis Henri Gavand'a verildi. Bu imtiyaz üzerine inşa edilen Tünel, 17 Ocak 1875'te yapılan bir törenle hizmete girdi.[57] Cumhuriyet döneminde de halkın Tünel'e olan rağbeti sürdü. 1924-1929 yılları arasında Tünel'le seyahat eden yolcu sayısı yılda 10.000.000 iken, 1930'da 8.427.000'e ve 1938'de ise 5.469.000'e geriledi. 1 Mart 1939'da 175.000 liraya satın alınarak millîleştirilen Tünel, 16 Haziran 1939'da 3645 sayılı yasa ile kurulan İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri (İETT) Umum Müdürlüğü'ne devredildi. II. Dünya Savaşı'nın olağanüstü şartlarından dolayı gerekli bazı önemli malzemeler alınamadığı için 1940'lı yıllarda

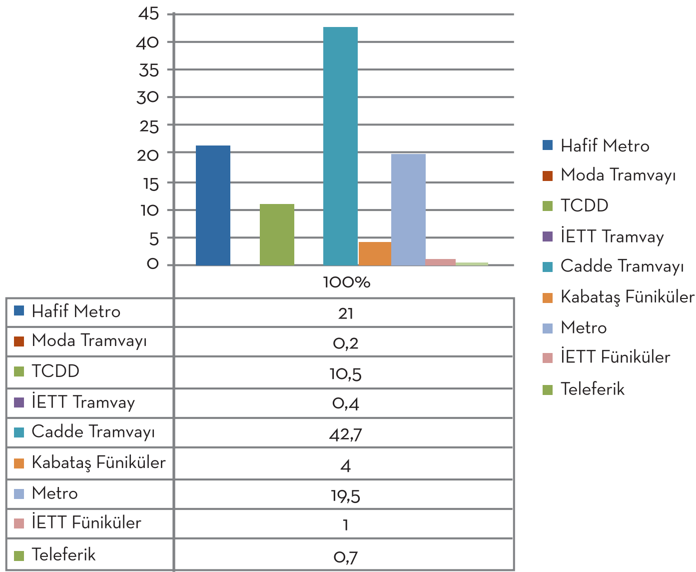
54 http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=2405 (03.112013).

55 http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/BELGELIK/guncel_haber/20110301_134421_204_1_2561.html (03.11.2013)

56 http://www.iha.com.tr/gundem/avrasya-karayolu-tup-gecis-projesinin-calismalari-suruyor/308948 (03.11.2013).

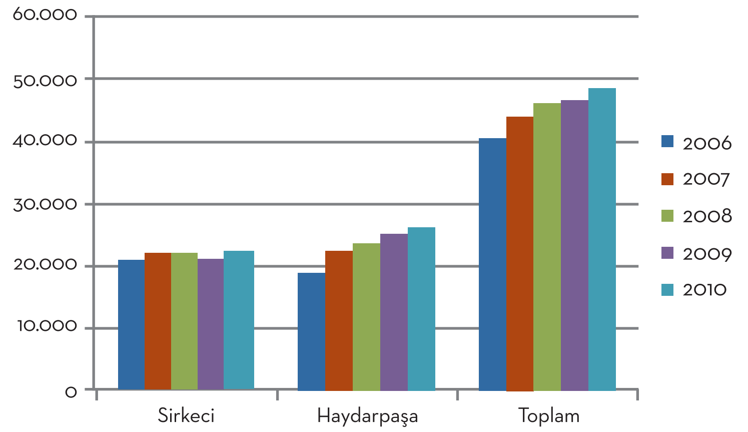
57 Tünel hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Engin, *Tünel'den Füniküler'e*; Eugene-Henri Gavand, *İstanbul Tüneli* (çev. Vahdettin Engin), İstanbul 2011.

Grafik 8- İstanbul raylı sisteminin ulaşım payları



Kaynak: http://www.iett.gov.tr/tr/main/pages/istanbulda-toplu-tasima/95 (06.05.2013).

Grafik 9- İstanbul'da banliyö trenleriyle taşınan yolcu sayısı (1.000 kişi/yıl)



Tablo 4- İstanbul'da banliyö trenlerinde taşınan yolcu sayısı (1.000 kişi/yıl)

	2006	2007	2008	2009	2010
Sirkeci	21.015	21.943	22.236	21.105	22.268
Haydarpaşa	19.196	22.200	23.829	25.324	26.409
Toplam	40.301	44.143	46.065	46.429	48.677

Kaynak: "T.C. Devlet Demiryolları 2006-2010 İstatistik Yıllığı", 14.05.2013, http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/istatistik/20062010yillik.pdf.

Tablo 3 - Bazı metropollerde raylı sistemler

Metropol Adı	Uzunluk (km)	Taşınan Yolcu Sayısı (Günlük)
İstanbul	147,8	1.009.000
Londra	408	2.700.000
Roma	88	731.000
Tokyo	880	8.000.000

Kaynak: http://www.iett.gov.tr/tr/main/pages/dunyada-toplu-tasima/96 (06.05.2013).

sınırlı hizmet veren Tünel'in çalışmaları 1968 yılında tamamen durduruldu. Tünel, Fransız *l'Electro Entreprise* firmasının yaptığı üç yıllık bir çalışmanın ardından elektrikle çalışır hâle getirilerek 2 Kasım 1971'de yeniden hizmete sokuldu.[58]

Banliyö Trenleri

XIX. yüzyıl İstanbul'unda ulaşım alanına yapılan diğer bir raylı sistem de demiryoluydu. Nitekim 4 Ocak 1871'de resmi açılışı yapılan Yedikule-Küçükçekmece hattında (Yedikule-Bakırköy-Yeşilköy-Küçükçekmece) ilk yolcu taşımacılığı 5 Ocak'ta başladı. Ertesi yıl Sirkeci-Yedikule ve Küçükçekmece-Çatalca hatları hizmete açıldı ve Sirkeci'den Çatalca'ya trenle seyahat mümkün oldu. Sirkeci-Yeşilköy hattı daha sonra çift hatlı hâle getirildi.[59] Anadolu yakasında ise, 1871-1873 yılları arasında 91 km'lik Haydarpaşa-İzmit hattı yapıldı. Anadolu demiryolları imtiyazı 1888'de Deutsche Bank'a verildikten sonra bu hat Anadolu Demiryolu Şirketi'ne satıldı. 1890'lı yıllarda Haydarpaşa'dan kalkan bir tren, Kızıltoprak, Göztepe, Erenköy, Bostancı, Maltepe, Kartal, Pendik, Tuzla, Gebze, Diliskelesi, Tavşancı, Hereke ve Yarımca'ya ulaşmaktaydı. Anadolu Demiryolu Şirketi 1928'de devletçe satın alındı.[60] 1935'te İstanbul banliyö trenlerinde yolculuk yapanların sayısı 3.000.000'a, banliyö trenlerinin şehir içi ulaşım sistemindeki ağırlığı da %3,07 ile son sıraya geriledi.[61]

Avrupa yakası demiryollarını işleten Şark Demiryolları Şirketi'nin 1937 yılında satın alınarak millîleştirilmesiyle Anadolu ve Avrupa yakasındaki banliyö hatları tamamen devlete geçmiş oldu. 1954'te Yeşilköy-Çekmece arası çift hatlı hâle getirildi. Ertesi yıl elektrikliye çevrilen Sirkeci-Halkalı banliyösünde 3 Haziran 1956 tarihinden itibaren sinyalizasyon sistemine

58 Engin, *Tünel'den Füniküler'e*, s. 129.

59 Ayrıntılı bilgi için bkz. Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul 1993.

60 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım,* s. 31, 39.

61 Koraltürk, *İstanbul'da Deniz Ulaşımı*, s. 42, 43.

Harita 1- İstanbul-Ankara arası tren hattı



Kaynak: "T.C. Devlet Demiryolları 2006-2010 İstatistik Yıllığı", 14.05.2013, http://www.tcdd.gov.tr/Upload/Files/ContentFiles/2010/istatistik/20062010yillik.pdf.



10- Şişhane-Haliç-Yenikapı metro hattının açılışı



11- Marmaray'ın açılışı

geçildi.[62] 1 Temmuz 1961'de Pendik-Tuzla; 20 Temmuz 1963'te ise Tuzla-Gebze arası çift hatlı hâle getirildi. Haydarpaşa-Gebze hattı 1969'da elektrikli sisteme geçti.[63] 1975'te her iki banliyöde toplam günlük 222.100 kişi yolculuk yaparken bu sayı 1980'de 212.000'e düştü. Bu düşüşte İETT'nin yeni otobüs alımlarının ve banliyölerin aşırı yolcu nedeniyle düşen konforunun etkisi oldu.[64] 2006 yılında her iki banliyö hattında yılda 40.301.000 kişi

62 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım,* s. 43, 51, 54.

63 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım,* s. 59, 60, 63.

64 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım,* s. 71.



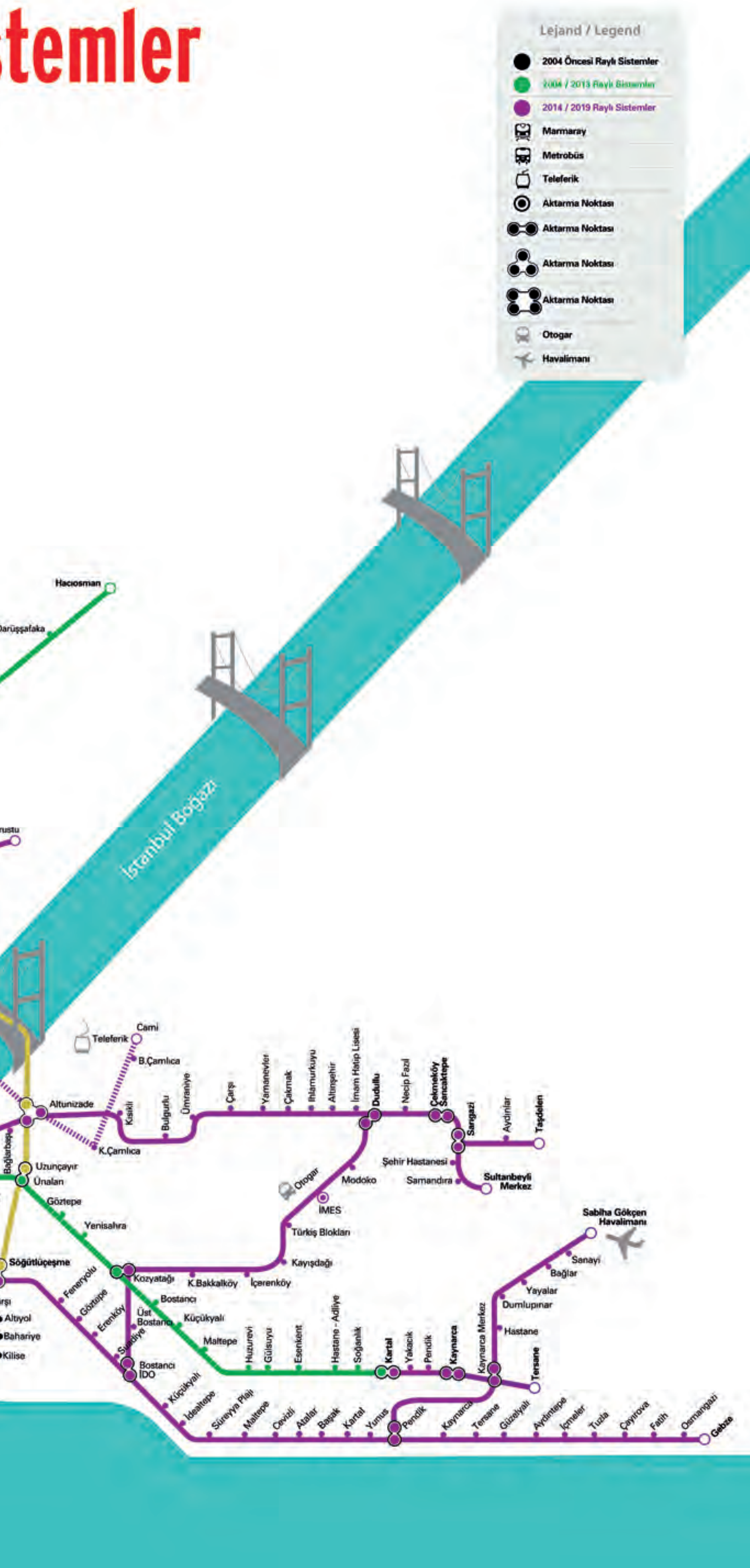
yolculuk yaparken bu sayı, 2007'de 44.143.000'e ve 2010 yılında ise 48.677.000'a ulaştı.

Günümüzde Marmaray Projesi kapsamında Avrupa ve Anadolu banliyöleri yeniden elden geçirilmiştir. 29 Ekim 2013 tarihinde yapılan açılış töreni ile Marmaray Projesi hizmete açılmıştır. Ayrılık Çeşme istasyonu ile Kadıköy-Kartal metrosuna bağlanan Marmaray hattı ile yolcular, aktarma hatları da göz önüne alındığında, Gebze'den Halkalı'ya kadar kesintisiz ulaşım imkânına sahip olacaklardır. Marmaray Projesi'nin dışında, İstanbul-Ankara arasında Yüksek Hızlı Tren çalışmaları da bitirilmiştir. 25 Temmuz 2014'de açılışı yapılan Yüksek Hızlı Tren sayesinde yedi saati bulan İstanbul-Ankara arası tren yolculuğu, yaklaşık üç saate inmiştir.[65] Hâlihazırda İstanbul tramvay ve metro hatları İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı olan Ulaşım A.Ş. tarafından işletilmekte olup kent içi ulaşımı yolcu taşımadaki ağırlıkları %9,1'dir. Banliyö hatları ise TCDD tarafından işletilmekte olup kent içi ulaşımındaki payları %1,07'dir.

65 http://hizlitren.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=7 (14.05.2013).



12- İstanbul'un raylı sistemler planı (İBB)



Karayolu Taşımacılığı (Taksi-Dolmuş, Dolmuş, Otomobil, Otobüs ve Metrobüs)

İstanbul'da II. Meşrutiyet Dönemi'nden sonra yaygınlaşmaya başlayan otomobillerin sayısı I. Dünya Savaşı'ndan sonra hızla artarak 1927'de 1.000'i geçti. 1928'de Ford'la bir anlaşma yapılarak Tophane'de bir otomobil montaj fabrikası kuruldu ve bu alana serbest bölge statüsü verildiyse de, 1929'da dünyada yaşanan ekonomik buhran nedeniyle bu girişim geliştirilemedi.[66] İstanbul'da ilk taksi-dolmuş taşımacılığı 1930'lu yıllarda Eminönü-Nişantaşı arasında başladı. İstanbul şehir içi ulaşımında tramvayın ağırlığının günden güne artması, taksi ücretlerinin pahalı olması ve 1929 bunalımının Türkiye'de de ağır bir şekilde hissedilmesi, taksi-dolmuşları olumsuz etkiledi.[67] Eminönü-Nişantaşı'nın ardından Beyazıt-Fatih ve Şişli-Pangaltı taksi-dolmuş hatları kuruldu. Bu taşıma aracının esas gelişmesi 1945'ten sonra oldu. İstanbul'un sürekli göç alması, taksi-dolmuşların taşıma aracı olarak kullanılmalarını kolaylaştırdı. Şehir içi karayolu taşımacılığının 1950'de %9,6'sı, 1955'te ise %20'si taksi-dolmuşlarla sağlanmaktaydı. Bu yıllarda sabit dolmuş hatları kurularak dolmuş işletmeciliği denetim altına alındı. İlk kurulan düzenli dolmuş hattı Taksim-Karaköy hattı oldu. Böylece taksiden bozma yedi kişilik dolmuş araçları ortaya çıktı. 1954'ten itibaren dolmuş taşıma ücretleri, hatlara göre resmî tarifelerle belirlenmeye başlandı.

1935'te Türkiye'de mevcut 4.349 otomobilin 1.815'i; 747 otobüsün de 173'ü İstanbul'daydı.[68] Bu dönemde gerek otomobil kullanımındaki artış gerekse otobüslerin trafiğe girmesi, şehir içi ve şehir dışı yol yapımını gündeme getirdi. 1930'da İstanbul valiliğiyle belediye başkanlığının birleştirilmesi, söz konusu yatırımları kolaylaştırdı. Bu dönemde Avrupa yakasında Şişli-Sarıyer ve Anadolu yakasında ise Çengelköy-Beykoz yolları açıldı; ayrıca, Yedikule'den Bakırköy'e, Topkapı'dan Küçükçekmece'ye, Sarıyer'den Çobançeşme'ye, Feneryolu'ndan Bostancı'ya, Selamiçeşme'den Maltepe'ye ve Kartal'dan Yakacık'a yollar asfaltlandı. Sütlüce'den Şişli'deki Hürriyet Abidesi'ne, Kısıklı'dan Ümraniye'ye kadar parke yollar

66 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 40

67 Vahdettin Engin, "İstanbul'da Şehiriçi Kara Ulaşımı: At Arabalarından Otomobile", *Osmanlı'da Ulaşım*, ed. Vahdettin Engin, Ahmet Uçar ve Osman Doğan, İstanbul 2012, s. 99, 100.

68 Sedat Murat ve Levent Şahin, *Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım*, İstanbul 2010, s. 334, 341.



13- Edirne-İstanbul arası yolcu otobüsleri (İBB, Kültür A.Ş.)

yapıldı.[69] II. Dünya Savaşı'ndan ve özellikle 1950'den sonra kentteki otomobil ve otobüs sayısı önemli ölçüde arttı.[70]

İstanbul'da şehir içi kara taşımacılığına zamanla minibüsler de dâhil oldu. 1950'li yılların sonlarına doğru ithal edilen 11 kişilik minibüsler dolmuş olarak kullanılmaya başlandı. Otosan'ın 1961'de Ford minibüslerini üretmesiyle birlikte İstanbul'da minibüs sayısı hızla arttı. Kentteki işyerleriyle gecekondu alanları ve uzak mahaller arasında çalışmaya başlayan minibüslerin sayısı 1960'ta 200 iken 1965'te 1.700'e ulaştı. 1966'da taksi, minibüs ve dolmuş sayıları dondurulduğu zaman İstanbul'da 15.203 taksi, 705 sarı bantlı dolmuş ve 3.269 minibüs vardı ve taksilerin %80'i taksi-dolmuş olarak faaliyet göstermekteydi.[71] Minibüslerin sisteme entegre olmasıyla birlikte dolmuş ve minibüs hatları ayrıldı. Taksi-dolmuşlar kentin ana meydanlarında ve minibüsler de ana meydanlarla gecekondulaşmaların olduğu yerler arasında çalışmaktaydı.

Minibüslerin 1970'te günde ortalama 695.000[72] ve 1985'te ise 1.850.000 yolcu taşıdığı tahmin edilmektedir.[73] Minibüslerin ve hatların sürekli artmasıyla taksi-dolmuşların kent içi ulaşımındaki payı azaldı. Nitekim 1965'teki payları %30,2 iken, bu oran 1975'te %20,4'e ve 1985'te de %11,91'e düştü. Bu düşüşte, özel otomobillerin artması, diğer toplu taşıma araçlarının tercih edilmesi ve işyerlerinin çalışanlarına servis imkânı sağlaması gibi etmenler etkili oldu. İstanbul'da raylı sistemlerin faaliyete geçtiği yerlerde minibüs seferleri yasaklanmaya başlandı. Günümüzde taksi, dolmuş, taksi-dolmuş ve minibüslerin kontrolleri ve çalışma prensipleri, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü'nce takip edilmektedir.[74]

Otobüsler, II. Meşrutiyet Dönemi'nden itibaren İstanbul'un şehir içi ulaşımındaki yerlerini yavaş yavaş almaya başlamıştı. 1912'de çalışmaya başlamasına rağmen otobüsler şehirde çok yaygın değillerdi. 1926-1927 yıllarında Kadıköy İskelesi'yle Moda arasında özel girişimciler otobüs işletti. 21 Ekim 1927'den itibaren Beyazıt-Eminönü arasında otobüs çalıştıran Tramvay Şirketi, Temmuz 1928'de hattı Karaköy'e uzattı. Aynı dönemde halk otobüslerinin de yaygınlaşmaya başlaması üzerine, belediye 1931'de bir otobüs talimatnamesi yayınladı. 1935'te Taksim-Yenimahalle-Rami ve Keresteciler-Eyüp hatlarında 97 halk otobüsü çalışmaktaydı.[75]

İETT'nin kuruluş tarihi de bu zamanlara denk gelmektedir. Osmanlı döneminden intikal eden ve yabancı şirketler tarafından işletilen elektrik, tramvay ve tünel işletmeleri 1939'da millîleştirildi ve yeni kurulan İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Umum Müdürlüğü'nün (İETT) maiyetine verilerek belediyeye devredildi. İETT, II. Dünya Savaşı koşullarına rağmen büyümüş ve önemli bir otobüs filosu oluşturmuştu. Nitekim 1945 yılı itibarıyla 25 otobüsle günde ortalama 11.500 yolcu taşımaktaydı. Üsküdar-Kadıköy ve Havalisi Tramvay Şirketi de 1943'te beş otobüsle hizmet vermeye başladıysa da devamını getirememişti. 1947 yılında Şişli'de büyük bir garaj ve bakım ünitesi açıldı. 1954'te Üsküdar-Kadıköy ve Havalisi Tramvayları Şirketi tasfiye edilerek şirketin ertesi sene İETT'ye katılmasıyla araç sayısı 196'ya çıktı. İETT, tramvayların kaldırılmaya başlanmasıyla

69 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 40.

70 http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?alt_id=52 (14.05.2013).

71 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 60, 64.

72 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 64.

73 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 77.

74 http://www.ibb.gov.tr/sites/TopluUlasimHizmetleri/Pages/faaliyetler.aspx (01.05.2013).

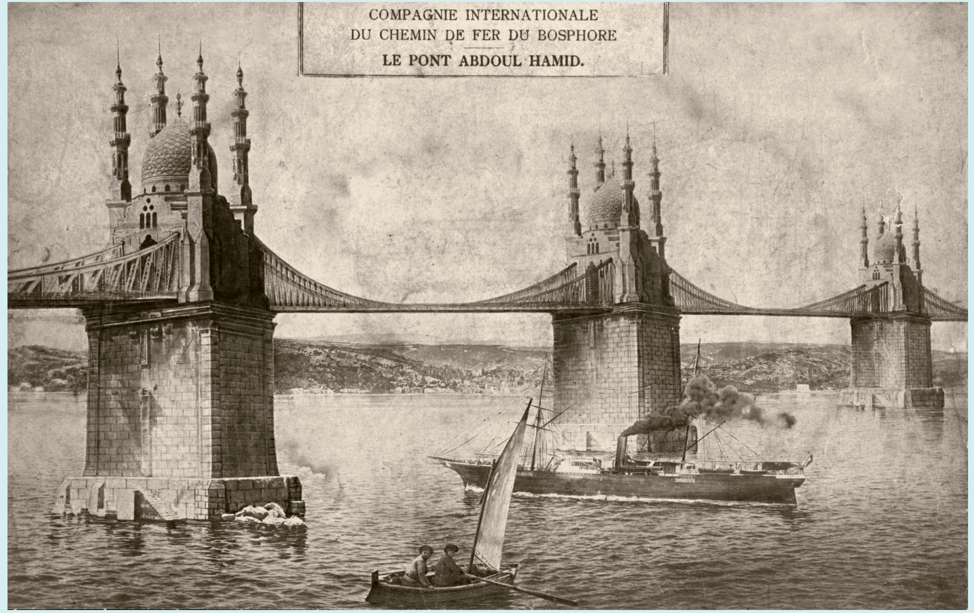
75 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 39, 40.

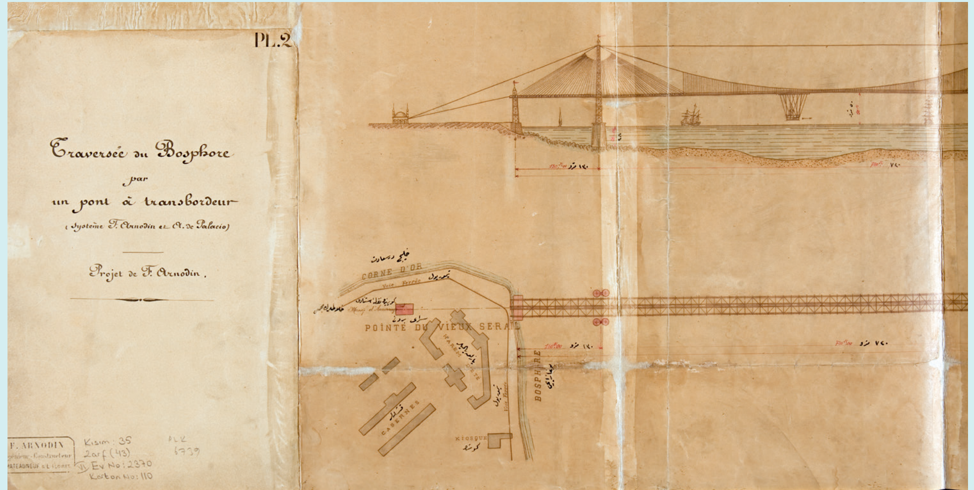
BOĞAZİÇİ KÖPRÜSÜ

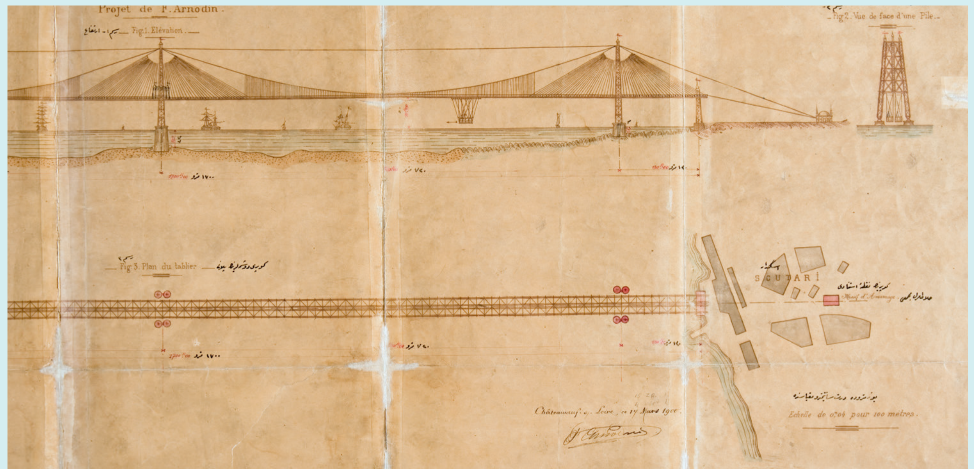
ERCAN KARAKOÇ

İstanbul Boğazı üzerine yapılan ilk köprü olması nedeniyle halk arasında Birinci Köprü olarak da adlandırılan Boğaziçi Köprüsü; Ortaköy ve Beylerbeyi arasında Asya ve Avrupa'yı karayoluyla birbirine bağlayan asma bir köprüdür. Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine köprü ile bağlama ve karşıdan karşıya kolaylıkla geçebilme düşüncesi tarih boyunca sürekli gündeme gelmiştir. Nitekim İstanbul Boğazı'na ilk köprünün yapılma hikâyesi de biraz efsanevidir. Tarihin babası olarak kabul edilen Heredot'un yazdığına göre, ünlü Pers Hükümdarı I. Darius, MÖ VI. yüzyılın ilk çeyreğinde İskitlere karşı yapmış olduğu sefer sırasında ordusunu İstanbul Boğaz'ı üzerinden Trakya'ya geçirmiş ve bunun için, Sisamlı Mandrokles'in geniş sal ve gemileri yan yana dizip bağlayarak yaptığı yüzer köprüden faydalanmıştı. Bu tür köprülerin çeşitli zamanlarda ve Osmanlıların ilk dönemlerinde de yapılıp karşı yakaya asker naklinde kullanıldığı bilinmektedir.

İstanbul'un fethinden sonra Haliç ve İstanbul Boğazı üzerine gerçek ve kalıcı bir köprü yapılması düşüncesinin zaman zaman gündeme geldiği bilinmektedir. Nitekim Rönesans Dönemi sanatçısı İtalyan Michelangelo'nun Haliç üzerinde bir köprü yapmak istediği; Leonardo da Vinci'nin ise 1502 yılı civarında II. Bayezid'e bir mektup göndererek, Haliç veya Boğaz üzerine bir köprü oturtmayı önerdiği rivayet edilmektedir. Uzun bir aradan sonra, Boğaz'ın her iki yakasının bir köprü veya bir tüp geçitle bağlanması fikri ancak XIX. yüzyılın sonlarına doğru gündeme geldi. Bu bağlamda, 1891 yılında Sarayburnu ile Üsküdar (Salacak) arasına tüp geçit yapımına ilişkin bir proje Fransız demiryolu mühendislerinden S. Preault tarafından tasarlandı. "Deniz Altı Çelik Tüneli" adı verilen bu projede denizin altından geçecek bir tünel ile raylı ulaşım hedeflenmekteydi. Çok güçlü inşaat teknolojisi ve ağır maliyet gerektiren bu proje çizim aşamasında kaldı. Akabinde, Uluslararası Boğaz Demiryolu Şirketi, İstanbul'un etrafına





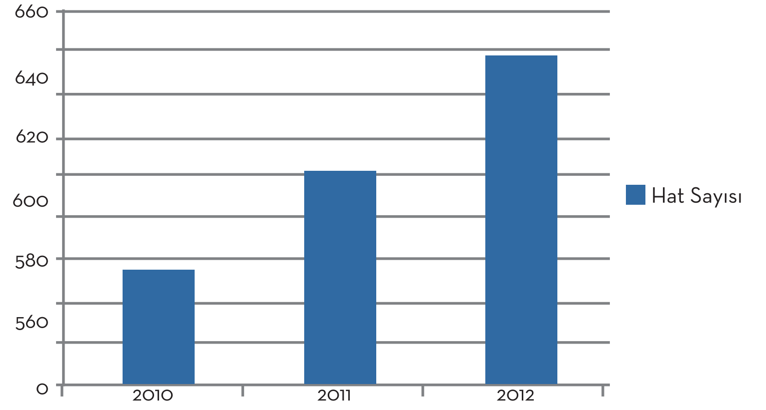


1a-b-c- Arnodin'in 17 Mart 1900 tarihli Kandilli-Rumelihisarı Köprüsü planları (BOA, PLK.p, nr. 6739)



14- Taksim güzergahında trafik polisi denetimi (İBB, Kültür A.Ş.)

Grafik 10- İETT'nin yıllara göre hat sayısı (2010-2012)

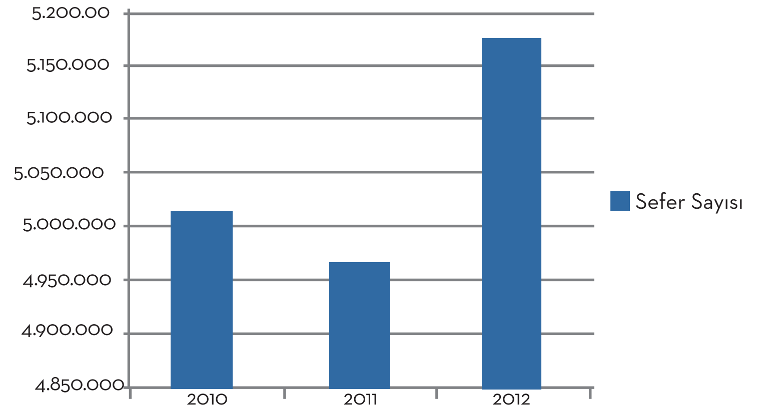


Kaynak: "2012 İETT Faaliyet Raporu", 15.05.2013, http://www.iett.gov.tr/webimage/file/faaliyet_raporu/2012_faaliyet_raporu_web.pdf.



15- Kadıköy-Fenerbahçe dolmuşları (İBB, Kültür A.Ş.)

Grafik 11- İETT'nin yıllara göre sefer sayısı (2010-2012)



Kaynak: "2012 İETT Faaliyet Raporu", 15.05.2013, http://www.iett.gov.tr/webimage/file/faaliyet_raporu/2012_faaliyet_raporu_web.pdf.

birlikte artan ihtiyacı karşılamak amacıyla çok sayıda otobüs almaya başladı. 1960 yılına gelindiğinde İETT'nin elinde 560 otobüslük bir filo oluştu.[76]

İETT, 1970'te İstanbul, Beyoğlu ve Anadolu işletmelerini kurdu. Bu dönemde büyük bir kısmı Avrupa yakasında olmak üzere 92 halk otobüsü çalışmaktayken[77] 1975'te bu sayı 145'e ulaştı. 1979'da Ikarus marka körüklü otobüsler trafiğe çıktı; ayrıca, Taksim-Levent arasında iki şerit, İETT otobüslerine ayrıldı ve bu özel yol, yolculuğu 50 dakikadan 19 dakikaya indirdi. İETT'nin otobüslere yaptığı ciddi yatırım halk otobüslerini olumsuz etkiledi. Belediyenin 1982'de halk otobüslerini canlandırmak için yayımladığı yeni yönetmelik etkisini göstererek 1985'te halk otobüsü sayısı 960'a çıktı.[78] Yatırımlarını sonraki yıllarda da devam ettiren İETT'nin, 2012 yılı itibarıyla 2.695'i resmî ve geri kalanı özel halk otobüsü olmak üzere toplam 5.349 otobüsle yaklaşık olarak 1 milyar yolcu taşıdığı[79] tahmin edilmektedir.

2000'li yıllarda yaptığı önemli ulaşım yatırımlarından birisi de metrobüs olan İstanbul

76 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 51, 54.

77 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 63.

78 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 76, 77.

79 "2012 İETT Faaliyet Raporu", 15.05.2013, http://www.iett.gov.tr/webimage/file/faaliyet_raporu/2012_faaliyet_raporu_web.pdf.

bir de çevreyolu yaparak, Asya ve Avrupa'yı iki köprü ile birbirine bağlamayı önerdi. Şirketin söz konusu önerisi, Fransız mühendis ve sanayici Ferdinand Arnodin tarafından projelendirildi ve Mart 1900'de II. Abdülhamid'e sunuldu. Hazırlanan projenin esas gayesi ise, her iki kıta arasında birbirine bağlı bir demiryolu sistemi kurmaktı. Bunun için de birisi Sarayburnu ve Üsküdar, diğeri ise Rumelihisarı ve Kandilli arasında olmak üzere Boğaz'a iki köprü yapılması öneriliyordu.

Plana göre, Haydarpaşa'da biten demiryolu sistemi Üsküdar'a uzatılacak, buradan da inşa edilecek bir köprü vasıtasıyla Avrupa yakası, tren sistemiyle birleşecekti. Yine projeye göre, önemli banliyöler hâline gelmiş bulunan, Haydarpaşa-İzmit tren hattı üzerindeki Bostancı ile İstanbul-Edirne hattı üzerindeki Bakırköy semtleri, Rumelihisarı ve Kandilli arasında yapılacak diğer köprüyle birbirine entegre edilecekti. Böylece şehrin önemli merkezleri olan İstanbul yarımadası, Galata, Üsküdar ve Boğaz köyleri arasındaki ulaşım, kesintisiz olarak sağlanacaktı. Burada göze çarpan diğer önemli husus ise Arnodin'in, İstanbul'un gelecekteki gelişimini isabetli bir şekilde öngörmesi ve buna dair kayda değer planlar hazırlamasıydı. Buna rağmen Arnodin'in projesi sarayda kabul görmedi. Yine aynı sene içinde Boğaziçi Demiryolu Şirketi, kapsamlı bir hazırlıktan sonra Rumelihisarı ile Anadoluhisarı üzerine bir köprü yapmayı teklif etti. Üstünden tren, araba ve yayaların geçeceği köprüye, dönemin genel konjonktürüne uygun olarak "Hamidiye" adı verilmişti. İhtişamlı bir köprü olması planlanan bu çalışma da padişah tarafından onaylanmadı. Yine II. Abdülhamid döneminde, Frederik E. Strom, Frank T. Lindman ve John A. Hilliker isimli üç Amerikalı mühendis, Asya ve Avrupa arasında işleyecek, "Tünel-i Bahrî" adını verdikleri ve o dönemin şartlarına göre oldukça ütopik bir metro projesiyle saraya başvurdular. Hazırladıkları planda, Sarayburnu ve Salacak arasına bir tüp geçit yapılması öneriliyordu. Ancak söz konusu teklif de hayal mahsulü bulunarak reddedildi. Bundan sonraki dönemde, Osmanlı Devleti iç karışıklıklar ve savaşlarla dolu bir sürece girdiğinden, Boğaz'a köprü ya da tünel yapılması fikri gündemden düştü.

Cumhuriyet döneminde, Boğaz'a köprü inşa edilmesiyle alakalı ilk çalışmalar zamanın büyük müteşebbisi Nuri Demirağ tarafından 1930'lu yıllarda yapıldı. Demirağ, Amerika'dan getirttiği mühendis ve uzmanlarla San Francisco'daki Golden Gate Köprüsü benzeri asma bir köprü yapmak istedi. İnşa edilmesi planlanan köprü, Ahırkapı ve Salacak arasında olacaktı. Köprünün uzunluğu 25,60, genişliği 20,73 ve deniz seviyesinden yüksekliği ise 53,34 m'ydi.

Köprüde tren, tramvay, araba ve yayalar için ayrı yollar bulunacaktı. Projeye göre Kumkapı'dan bir makasla ayrılacak olan tren, Doğancılar üzerinden Haydarpaşa'ya bağlanacak, böylece Avrupa ve Asya tren sistemleri birbirine entegre olacaktı. Köprünün üç buçuk senede tamamlanıp 11.000.000 liraya mal olması öngörülüyordu. Proje, Atatürk tarafından uygun görülüp hükûmete havale edilmesine rağmen, dönemin Nafıa Vekili Ali Çetinkaya ile Başvekil İsmet İnönü'nün muhalefetine takıldı. Demirağ, İstanbul Boğazı'na yapmak istediği köprü projesini tatbik etmek için 1950'li yıllara kadar sabırla mücadele etmesine rağmen muvaffak olamadı. Bu başarısızlıkta; İstanbul nüfusunun az olması, şehir trafiğinin büyük finansman gerektirecek böyle bir köprüye ihtiyacının olmaması ve Demirağ'la yaşanan görüş ayrılıkları önemli rol oynamıştı.

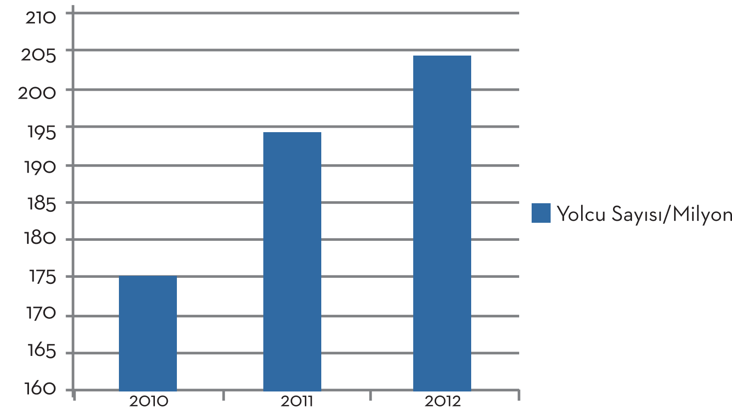
XIX. yüzyılın sonlarından itibaren İstanbul Boğazı'na köprü yapılması fikri sürekli gündeme gelip bir neticeye ulaşamasa da, Asya ve Avrupa'yı köprü ile birbirine bağlama düşüncesi önemini hiçbir zaman kaybetmedi. Özellikle İstanbul'un hızla geliştiği ve nüfusunun artmaya başladığı 1950'den sonraki yıllarda, Boğaz'a köprü veya tüp geçit yapılması daha çok konuşulur oldu. Örneğin, yüksek mühendis Metin Pusat, 1950'de Boğaz'ın tünelle geçişi için bir proje hazırlayarak, bunu basın toplantısıyla duyurdu. Ancak projesi kamuoyunda yeterince karşılık bulamadı. Alman Krupp Şirketi ise 1951'de, İTÜ'de ders vermekte olan mimar Paul Bonatz'a köprü etüdü yaptırdı. Çalışmaya göre; yapılacak köprü için en uygun mekân, bugünkü köprünün de bulunduğu yer olan Ortaköy ve Beylerbeyi arasıydı. Krupp Şirketi, bu etüde göre bir proje hazırladı. Ancak onların çalışmaları da sonuçsuz kaldı. 1953'te Ulaştırma Bakanlığı, İstanbul Belediyesi, Karayolları Genel Müdürlüğü, Demiryolları ve Limanları İnşaat Reisliği, Yapı ve İmar İşleri Reisliği ve İstanbul Teknik Üniversitesi temsilcilerinden oluşan bir heyet, Boğaz'a köprü veya geçit yapılmasıyla ilgili çalışmalar yaptı. Heyet, söz konusu işin pek çok ciddi boyutu olmasına binaen, çalışmanın ehliyetli bir firma tarafından yapılmasına karar verdi. Bunun üzerine Karayolları Genel Müdürlüğü, 8 Temmuz 1955'te imzaladığı bir sözleşmeyle bu işi Amerikalı De Leuw, Cather and Company Firması'na verdi ve şirket, hazırladığı raporu Mayıs 1956'da yayımladı. Bu rapora göre de Ortaköy ve Beylerbeyi arası, yapılacak asma köprü için en ideal yerdi. 13 Eylül

Harita 2- İstanbul ve çevre illeri arasındaki yol ağı



Kaynak: "İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Metropoliten Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı (İUAP)", 15.05.2013, http://www.ibb.gov.tr/tr-

Grafik 12- Yıllara göre metrobüs hattındaki yolcu sayısı (2010-2012)



Kaynak: "2012 İETT Faaliyet Raporu", 15.05.2013, http://www.iett.gov.tr/webimage/file/faaliyet_raporu/2012_faaliyet_raporu_web.pdf.

Büyükşehir Belediyesi, D 100 karayolu üzerinde artan trafik sorununa metrobüs sistemiyle çözüm aradı ve öncelikle Avcılar-Topkapı Metrobüs hattını 2007'de devreye soktu. Normalde 67 dakikada alınan yol, metrobüsle 22 dakikaya indi. Projenin 2. etabı olan Topkapı-Zincirlikuyu hattı 8 Eylül 2008; 3. etabı olan Söğütlüçeşme-Zincirlikuyu hattı da 3 Mart 2009 tarihlerinde hizmete girdi. 16 Temmuz 2012'de Avcılar-Beylikdüzü hattının faaliyete geçmesiyle birlikte metrobüs hattının uzunluğu toplam 52 km'ye ulaştı.[80] 2012 yılı itibarıyla metrobüs sistemi, 410 araçlık bir filoyla, 6 hatta (34, 34A, 34B, 34C, 34G ve 34Z) 24 saat kesintisiz hizmet vermektedir. Metrobüsle 2010 yılında 175; 2011'de 194 ve 2012 yılında da 204.000.000 yolcu taşındı.

İstanbul'da kent içi ulaşımda otobüslerin devreye girmesi ve otomobil sayısının artması, şehir içi yolların niteliğini de gündeme getirdi. Lütfi Kırdar'ın vali ve belediye başkanı olduğu dönemde, 1938-1949 yılları arasında şehir plancısı/mimar Henri Prost'un[81] uygulanan programı kapsamında Eminönü, Sirkeci, Beyazıt ve Sultanahmet meydanları genişletildi. Ayrıca, yeni açılan 50 m genişliğindeki Atatürk Bulvarı; Yenikapı, Aksaray, Saraçhanebaşı ve Unkapanı'na uzanmakta, buradan

80 "2012 İETT Faaliyet Raporu", 15.05.2013, http://www.iett.gov.tr/webimage/file/faaliyet_raporu/2012_faaliyet_raporu_web.pdf.

81 Önder Kaya, *Cumhuriyetin Vitrin Şehri: 3 Devirde İstanbul,* İstanbul 2010, s. 67-76; M. Rıfat Akbulut, "Henri Prost", *DBİst.A*, VI, 285-287.

1957'de, TBMM'den geçen bir kanunla Karayolları Genel Müdürlüğü'ne Boğaz'a köprü yapılmasıyla ilgili olarak müşavir firma seçme yetkisi verildi ve iş için ihaleye çıkıldı. 24 Ekim 1957'de ihaleyi kazanan Amerikan D. B. Steinmann Consulting Engineers adlı kuruluşla sözleşme imzalandı. Firma, hazırlamış olduğu proje ve teknik şartnameleri 1960 yılı başlarında ihalesi yapılmak üzere yetkililere teslim etti. Aynı dönemde Alman Dyckerhoff und Widmann Firması da farklı bir projeyle, Kuzguncuk ile Yıldız arasında germe bant beton sistemi ile yapılacak bir köprü çalışması önerdi. Ancak teklifleri asma köprünün Boğaz'a daha çok güzellik katacağı düşüncesiyle reddedildi ve köprünün D. B. Steinmann Firması'nın hazırladığı projeye göre yapılmasına karar verildi. Devlet ihaleye çıkarak, 16 Mayıs 1960'a kadar teklif verilmesini istedi. Boğaz'a köprü yapılacağı ve yüzlerce yıllık hayalin gerçekleşeceği sırada, 27 Mayıs 1960 darbesiyle süreç akamete uğradı ve ihale iptal edildi. Ancak, İstanbul'un sürekli göç alarak nüfusunun artması, hızla kentleşmesi ve araba vapurlarının iki yaka arasındaki araç geçişlerinde yetersiz kalması, Boğaz'a bir köprü yapılması hususunu yeniden gündeme getirdi. Önceki projeler eski teknolojilere ve dönemin şartlarına göre hazırlandığından, yeni bir ihale süreci başlatıldı. Boğaz'a asma bir köprü ve çevre yolu yapımıyla ilgili müşavirlik hizmeti için 31 Ağustos 1967'de, alanlarında yetkin firmalardan proje hazırlamaları istendi ve en iyi teklifi veren İngiliz Freeman, Fox and Partners Firması'yla 8 Şubat 1968'de sözleşme imzalandı. Köprüyü inşa edecek firmayla ilgili yapılan ihaleyi ise Alman Hochtief A. G. ile İngiliz Cleveland Bridge and Engineering Company şirketler birliği kazandı. Yıllardır yapımı düşünülen ve



2- Boğaziçi Köprüsü'nün açılışı (29 Ekim 1973) (Karayolları Genel Müdürlüğü)

projelendirilen iki kıtanın birbirine köprü ile bağlanması meselesinde artık sona yaklaşıldı. 20 Şubat 1970'te Beylerbeyi'nde temeli atılan Boğaziçi Köprüsü, Cumhuriyet'in ilanının 50. yıldönümü olan 29 Ekim 1973'te Cumhurbaşkanı Fahri Korutürk tarafından hizmete açıldı. Tarihte Asya ve Avrupa kıtalarının birbirine bağlanmasına ilk defa imkân veren Boğaziçi Köprüsü ve çevreyollarının yapımına ilişkin ciddi eleştiriler de oldu. Başta Mimarlar Odası olmak üzere pek çok kurum, kişi ve politikacı Boğaz'a köprü yapılmasını sakıncalı buldu. Eleştirilerin temelinde, Boğaz'a yapılacak bir köprünün, hem İstanbul hem de Boğaz'ın doğal ve tarihî silüetini ciddi bir şekilde bozacağı yer almaktaydı.

Ortaköy ve Beylerbeyi arasında yapılan Boğaziçi Köprüsü'nde; üç gidiş, üç geliş araç şeridi ve iki gidiş, iki geliş yaya şeridi bulunmaktadır. Köprünün toplam uzunluğu 1,560, iki ayak arasındaki uzunluğu 1,073, denizden yüksekliği ise 64 m'dir. 2 Mayıs 1974'ten sonra, 1 lira ücret karşılığı yayaların geçişine açılan köprü, intihar vakalarına sık rastlanılması üzerine 1978'de yayaların kullanımına kapatıldı. Araç geçişlerinin paralı olduğu Boğaziçi Köprüsü, hizmete açıldığı tarihten itibaren devlet ekonomisine büyük katkı sağlamaktadır. Ekonomik katkıların yanı sıra sosyal etkinliklerle



16- İstanbul Otomobil Türk Anonim Şirketi merkez garajı (İBB, Kültür A.Ş.)

Gazi Köprüsü ile Beyoğlu'na bağlanmaktaydı. Atatürk Bulvarı'nın Yenikapı-Aksaray kesimi Prost planından önce 1925'te yapılmıştı. Unkapanı-Saraçhanebaşı kısmı 1942'de, Saraçhanebaşı-Aksaray kısmı da 1944'te tamamlandı. Bölgede açılan diğer bir yol da surların dışından Yedikule'yi Edirnekapı, Ayvansaray üzerinden Eyüp'e bağlayan paralel yoldu. Böylece İstanbul'un ülkeler arası yol bağlantısını sağlayan Londra-İstanbul-Bağdat yolu tamamlanmış oldu.

Prost planı dâhilinde Anadolu yakasında Üsküdar ve Kadıköy iskele meydanları düzenlendi; Üsküdar-Beykoz yolu genişletildi; Haydarpaşa Köprüsü ve Kadıköy-Haydarpaşa arasındaki Rıhtım Caddesi yapıldı.[82] 1950'li yılların ikinci yarısından itibaren İstanbul'da günden güne artan araç ve trafik sorunu yeni bir imar operasyonunu gerektirdiği için Prost planında yer alan ama o zamana kadar göz ardı edilen bazı kısımların uygulanması kararlaştırıldı; Aksaray, Beyazıt, Eminönü, Karaköy, Tophane ve Taksim meydan ve yolları düzenlenip ıslah edildi. Ancak, planın uygulanması sırasında hem Tek Parti döneminde hem de çok partili dönemde kentin mimari ve tarihî dokusu gözetilmeyerek onlarca tarihî eser yok edildi. Anadolu yakasında Haydarpaşa-Pendik devlet yolu ve Kurbağalı Dere'den Bostancı'ya uzanan Bağdat Caddesi bu dönemde yapıldı.[83] 1960'lı yılların ikinci yarısında, özellikle Haşim İşcan'ın belediye başkanlığı döneminde trafiği rahatlatmak amacıyla Karaköy Meydanı'na alt geçit, Unkapanı'na yonca yaprağı ve Saraçhanebaşı'na da Haşim İşcan Geçidi adı verilen alt geçit yapıldı.

29 Ekim 1973'te Cumhuriyet'in ilanının 50. yılında Boğaziçi Köprüsü'nün açılmasıyla İstanbul'un Avrupa ve Asya yakası karayoluyla birbirine bağlandı.[84] Bu bağlantı sistemi, kent içindeki yatırımların ve yerleşim yerlerinin konumlarını etkilediği gibi, belediyenin de planlarını bu yeni eksene göre yapmasını sağladı. Bu yatırım ve tercihler İstanbul için önemli bir sorun olan trafik sıkışıklığı problemini de beraberinde getirdi.[85] İstanbul'un artan trafik yoğunluğuna çözüm bulmak amacıyla Boğaz'a ikinci bir köprü daha yapılması kararlaştırıldı. Yapımına 1985 yılında başlanan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, 3 Temmuz 1988'de hizmete girdi.[86] Eski adıyla Ankara Yolu diye ifade edilen D 100 (E-5) karayolu Boğaziçi Köprüsü'nden; Anadolu Otoyolu olarak adlandırılan O-4 yolu da Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nden geçerek İstanbul üzerinden

82 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 46-48.

83 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 55-57.

84 Boğaz Köprüsü hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 84-109.

85 Tekeli, *Kent İçi Ulaşım*, s. 66, 67.

86 www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Bolgeler/1Bolge/FatihSultanMehmetTarihce.pdf (15.05.2013)



3- Boğaziçi Köprüsü

de halka hizmet vermektedir. 1 Nisan 1979'da Asya ve Avrupa koşusu olarak başlayan Boğaziçi Köprüsü geçişli halk koşusu, günümüzde uluslararası katılımlı Kıtalararası İstanbul Avrasya Maratonu olarak devam etmektedir. 22 Nisan 2007'de ışıklandırılan köprü, İstanbullulara ve turistlere görsel temaşa zevki de sunmaktadır.

KAYNAKLAR

Boğaz Köprüsü Üzerine Mimarlar Odası Görüşü, baskı yeri ve tarihi yok.

Çelik, Zeynep, *Değişen İstanbul*, İstanbul 1996.

Erer, Tekin, *Boğaziçi Köprüsü*, İstanbul 1973.

Eyice, Semavi, "II. Beyazıd Devrinde Davet Edilen Batılılar", *BTTD*, 1969, c. 4, sy. 19, s. 23-30.

İlter, İsmet, *Boğaz ve Haliç Geçişlerinin Tarihi*, Ankara 1988.

Kayserilioğlu, R. Sertaç, *Osmanlı'da Ulaşımın Serüveni*, İstanbul 2011.

Kuruyazıcı, Hasan, "Boğaziçi Köprüsü", *DBİst.A*, II, 288-289.

Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri, İstanbul 1957.

Sezen, Salih, Ahmet Apaydın, *İstanbul'da Ulaşım*, İstanbul 2012.

Tekeli, İlhan, *Kent İçi Ulaşım Yazıları*, İstanbul 2010.

Yılmaz, Ömer Faruk, "Boğaziçi Tüp Geçit Projeleri", *Yedikıta*, Sayı 13, Eylül 2009, s. 12-15.

Tablo 5- Günlük yolculukların ulaşım türlerine göre dağılımı

İşletme	Filo	%	Yolculuk/Gün	%	Özel/Kamu
İETT Metrobüs	334	0,02	715.000	5,8	
İETT Otobüs	2.279	0,12	1.324.837	9,79	
Özel Halk Otobüsü	2.107	0,11	1.475.274	10,90	
İstanbul Otobüs A.Ş.	240	0,01	106.79	0,79	Kara: 87,30
Otomobil	1.821.694	96,79	3.182.534	23,52	*Kamu: 15,07*
Dolmuş Taksi	572	0,03	110.00	0,81	Özel: 72,23
Minibüs	6.361	0,34	1.850.000	13,67	
Taksi	17.395	0,9	1.100.000	8,13	
Servis oto	30.159	1,60	1.950.000	14,41	
TCDD	58	0,003	144.801	1,07	
Hafif Metro	80	0,004	289.470	2,14	
Metro	124	0,007	268.659	1,99	
Cadde Tramvayı	155	0,008	587.448	4,34	Raylı: 10,17
İETT Tramvay	4	0,002	5.000	0,04	Kamu: 10,18
Moda Tramvay	8	0,0004	3.224	0,02	Özel: 0,00
İETT Füniküler	2	0,0001	14.000	0,10	
Kabataş Füniküler	4	0,0002	54.808	0,41	
Teleferik	8	0,0004	9.039	0,07	
Şehir Hatları A.Ş.	34	0,002	146.798	1,08	Deniz: 2,53
İDO	54	0,003	94.806	0,70	*Kamu: 1,08*
Deniz Motorları	393	0,02	100.250	0,74	Özel: 1,44
TOPLAM	1.882.065	100	13.532.745	100	**Özel: 73,67** Kamu: 26,33

Kaynak: http://www.iett.gov.tr/tr/main/pages/istanbulda-toplu-tasima/95 (06.05.2013).

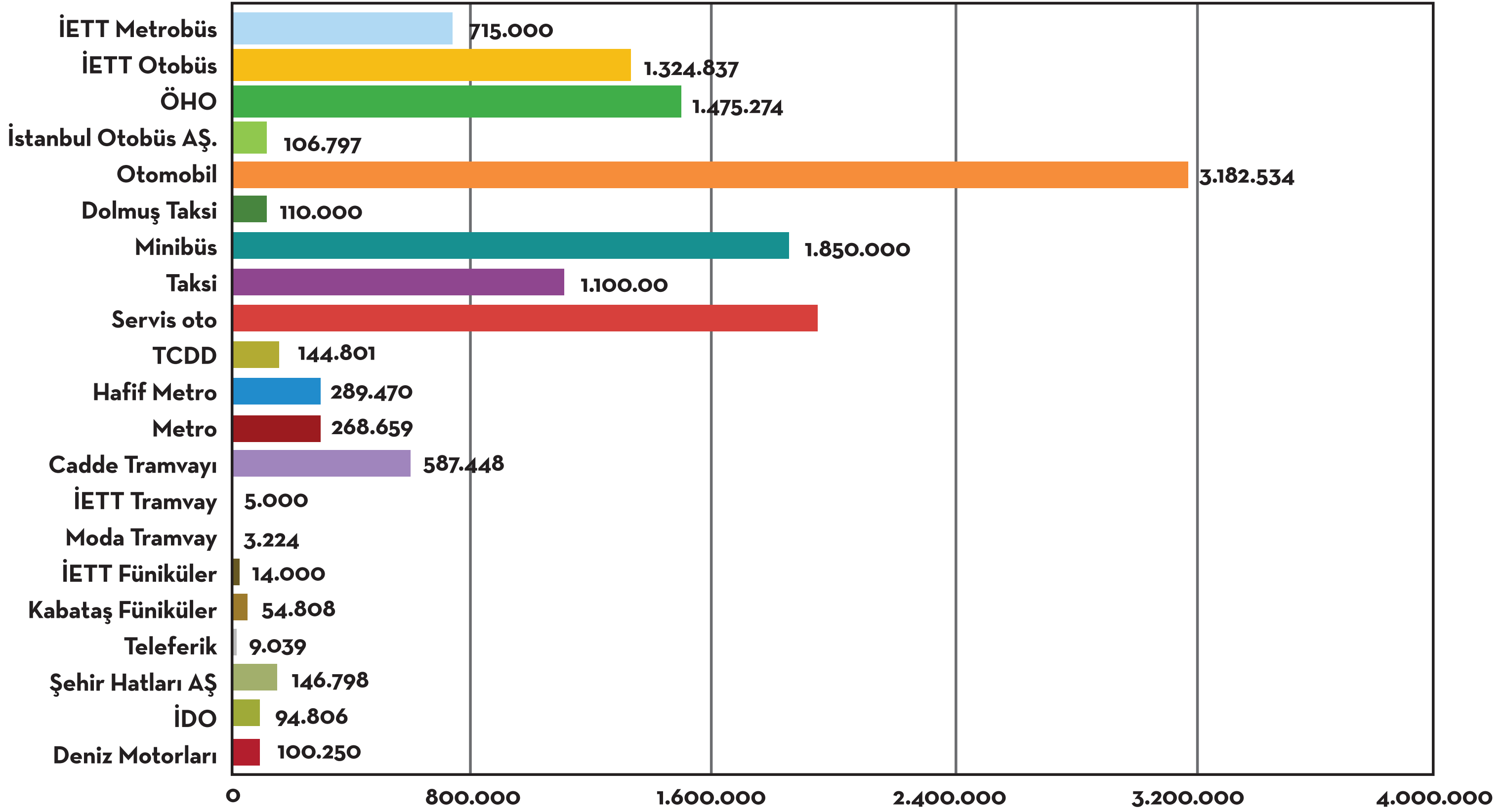
Edirne ve Ankara'yı birbirine bağlamaktadır.[87] Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet köprüleri İstanbul'un artan trafiğine cevap verememektedir. Bundan dolayı İstanbul Boğazı'nda, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün kuzeyine Sarıyer'in Garipçe köyü ile Beykoz'un Poyrazköyü arasına üçüncü bir köprünün yapılmasına karar verildi. 29 Mayıs 2013'te temeli atılan köprüye Yavuz Sultan Selim ismi verilmiştir.

Otogarlar

1950'lerde Türkiye ve İstanbul'daki ulaşım ağının gelişmesiyle birlikte yolcu kapasitesi ve araç dolaşımı da arttı. Anadolu yakasında önce Üsküdar ve daha sonra Kadıköy iskele meydanından; Rumeli yakasında ise, Sirkeci, Aksaray ve Laleli'den düzensiz olarak yapılan şehirlerarası otobüs seferleri ve buralarda kümelenen şirket yazıhaneleri şehir trafiğini daha da karmaşık hâle getirdi. Yoğunluk ve artan trafik, otogarların varlığını zorunlu kıldı. 1970'te kurulan Uluslararası Anadolu ve Trakya Otobüsçüler Derneği ilk olarak denizin doldurulmasıyla kazanılan alanda Harem Otogarı'nın temelini attı. 1990'lı ve 2000'li yıllarda büyük otobüs şirketlerinin kendi terminallerini Anadolu yakasındaki farklı noktalara taşımasıyla birlikte Harem'in yükü biraz hafifledi. Bir ara otogarın uygun bir yere taşınmasına yönelik planlar yapıldıysa da hayata geçirilemedi. Hâlen faaliyette olan ve D 100 (E-5)

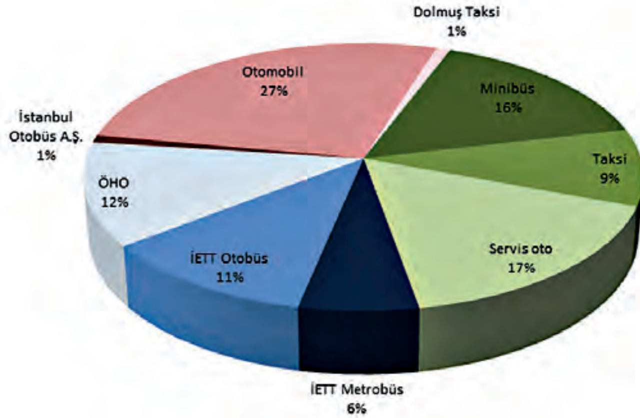
87 "İstanbul Büyükşehir Belediyesi, İstanbul Metropoliten Alanı Kentsel Ulaşım Ana Planı (İUAP)", 15.05.2013, http://www.ibb.gov.tr/tr-TR/kurumsal/Birimler/ulasimPlanlama/Documents/%C4%B0UAP_Ana_Raporu.pdf.

Grafik 13- Günlük yolculukların ulaşım türlerine göre dağılımı



Kaynak: http://www.iett.gov.tr/tr/main/pages/istanbulda-toplu-tasima/95 (06.05.2013).

Grafik 14- Günlük yolculukların ulaşım türlerine göre dağılımı



Kaynak: http://www.iett.gov.tr/tr/main/pages/istanbulda-toplu-tasima/95 (06.05.2013).

karayolunun başlangıç noktası olan Harem Otogarı'nın yanı başında Harem Feribot (İDO Araba Vapuru) İskelesi de bulunmaktadır.

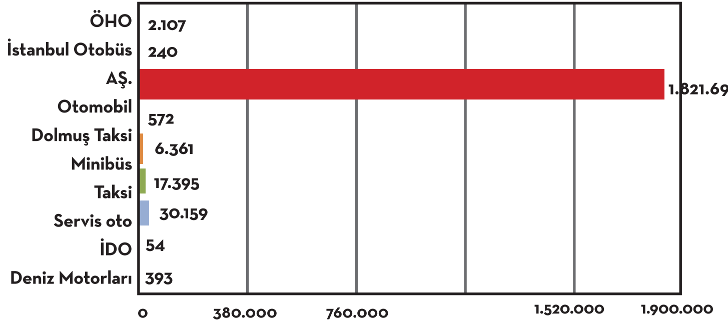
Avrupa yakasında artan yoğunluk ve trafik sıkışıklığından dolayı Sirkeci ve Aksaray'daki otobüs işletmeleri kaldırılarak Topkapı'ya taşınması kararlaştırıldı. Anadolu Otogarı adı verilen bu yeni terminal Temmuz 1971'de faaliyete geçti. Şehir sürekli büyüdüğü ve Anadolu Otogarı ile hemen yanında bulunan Trakya Otogarı'nın yoğunluğu, zamanla bölgede büyük bir trafik sorununa neden olduğu için uluslararası ve şehirlerarası taşımacılığa uygun Esenler'de O-4 (TEM, Anadolu Otoyolu) ile D 100 (E-5) arasında yeni bir otogarın yapılmasına karar verildi. Büyük İstanbul Otogarı adı verilen bu yeni otogar 5 Mayıs 1994'te faaliyete geçti.[88]

HAVAYOLU ULAŞIMI

Dünya harp tarihinde ilk defa Trablusgarp Savaşı (1911-1912) sırasında keşif ve propaganda; I. Dünya Savaşı'nda da saldırı amacıyla kullanılan uçaklar, zamanla hava ulaşımının vazgeçilmez bir unsuru oldu. Osmanlı Genelkurmayı, Trablusgarp Savaşı'nın ardından hava gücü oluşturulmasına karar vererek bir askerî havacılık komisyonu kurdu. Erkân-ı Harp (Kurmay) Yarbay Süreyya [İlmen] Bey'in başkanlığındaki komisyon, hemen hava meydanı ve

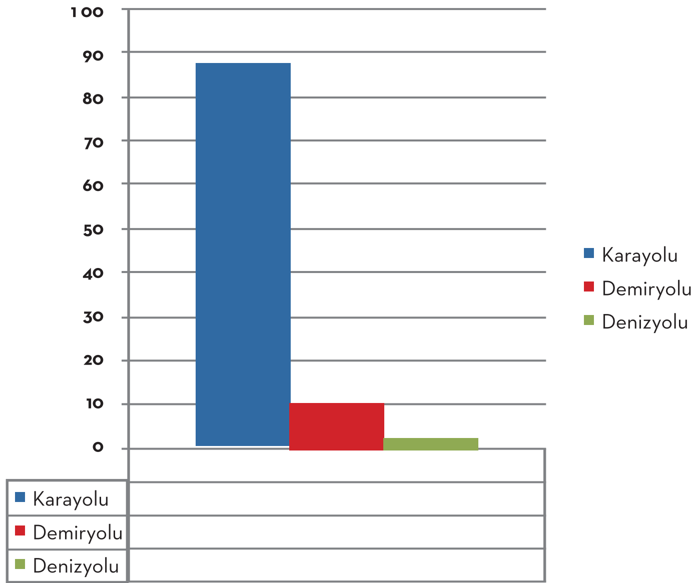
88 "Otogarlar", *DBİst.A*, VI, 181, 182.

Grafik 15- İstanbul'daki özel ulaşım araçları



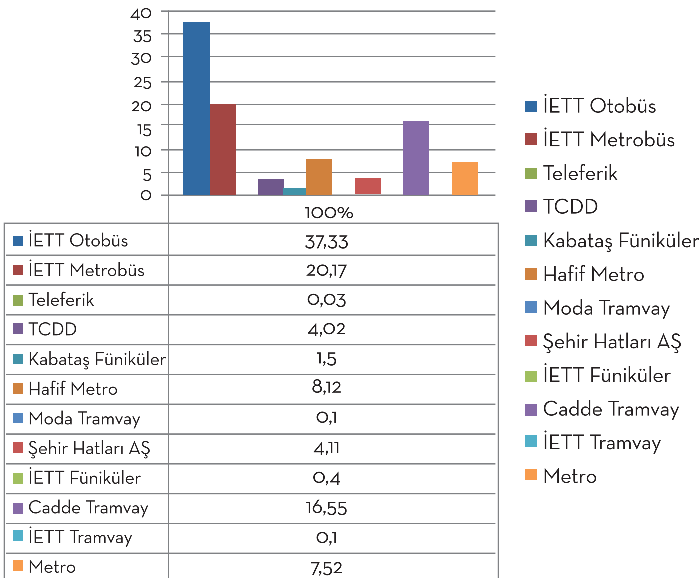
Kaynak: http://www.iett.gov.tr/tr/main/pages/istanbulda-toplu-tasima/95 (06.05.2013).

Grafik 16- İstanbul'da kara, deniz ve demiryollarının ulaşımdaki payları



Kaynak: http://www.iett.gov.tr/tr/main/pages/istanbulda-toplu-tasima/95 (06.05.2013).

Grafik 17- İstanbul'da kamu araçlarının ulaşımdaki yolculuk payları



	100%
İETT Otobüs	37,33
İETT Metrobüs	20,17
Teleferik	0,03
TCDD	4,02
Kabataş Füniküler	1,5
Hafif Metro	8,12
Moda Tramvay	0,1
Şehir Hatları AŞ	4,11
İETT Füniküler	0,4
Cadde Tramvay	16,55
İETT Tramvay	0,1
Metro	7,52

Kaynak: http://www.iett.gov.tr/tr/main/pages/istanbulda-toplu-tasima/95 (06.05.2013).

okul yapımı için çalışmalara başladı.[89] Komisyonun yaptığı çalışmalar neticesinde Ayastefanos'un (Yeşilköy) birkaç kilometre kuzeyinde uygun bir yer bulundu ve bu alan bugünkü Atatürk (Yeşilköy) Havaalanı'nın temelini oluşturdu. Ayrıca, 1912 yılının ilk aylarında Tayyare Mektebi için çalışmalara başlandı.[90] 9 Aralık 1913'te Süreyya Bey'in teklifi üzerine uçuş kurallarını ve yabancı pilotlar için "uçuşa kapalı" bölgeleri gösteren sınır ötesi uçuş haritaları hazırlandı.[91]

Haziran 1924'te Türkiye'de sivil havacılık hizmetlerini sunacak bir komisyon oluşturuldu ve 7 Aralık 1924'te Tayyarecilik Tetkikat T.A.Ş.'nin kurulması kararlaştırıldı.[92] 16 Şubat 1925'te daha sonra Türk Hava Kurumu adını alacak olan Türk Tayyare Cemiyeti'nin kurulmasıyla[93] Türk sivil havacılığının kurumsal temelleri atıldı. *Seyrüsefer-i Havaî Talimatnâmesi* (Hava Trafiği Yönetmeliği) adı altında Ticaret Bakanlığınca hazırlanan bir liste Bakanlar Kurulunca onaylanarak 9 Eylül 1925'te kararname olarak yayınlandı. 22 Temmuz 1928'de *Seyrüsefer-i Havaî Talimatnâmesi*'nde yapılan değişiklikle Akdeniz ve Ege sahilleri kısmen yabancı uçaklara açıldı.[94]

İlk havayolu şirketleri kargo ve yolcu taşımadan ziyade, garantili hava postası sözleşmeleri ve hükûmet sübvansiyonları elde etme amacındaydı. Türkiye ve özellikle İstanbul, coğrafi konumundan dolayı ticari havacılık öncüleri için önemli bir merkez konumundaydı. 1921'den itibaren Türkiye'de yerel havayolu şirketi kurmaya çalışan Alman Junkers Uçak Şirketi,[95] 14 Şubat 1924'te İstanbul-Ankara arasında ilk tarifeli hava postası uçuşunu gerçekleştirdi.[96] Türkiye'de 1922'den itibaren ticari havacılık faaliyetlerini yürütmüş olan Fransız havayolu şirketi Compagnie Franco-Roumaine

89 *Türk Havacılık Tarihi (1912-1923),* I. Kitap, [baskı yeri yok] 2012, s. 18-29.

90 *Türk Havacılık Tarihi*, s. 37 vd.

91 *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi,* ed. Kıvanç Hürtürk, İstanbul 2009, s. 20. Süreyya Bey'in hazırladığı harita için bkz. *Türk Havacılık Tarihi*, s. 112, 113; ayrıca bkz. Ö. Kürşat Karacagil, "Osmanlı Havacılık Teşkilatının Kuruluşuna Dair Nizamnameler", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 2012, sy. 27, s. 43-76.

92 *Türkiye'de Ticari Havacılık*, s. 20; Avni Okar, *Türkiye'de Tayyarecilik*, İstanbul 2004.

93 Stuart Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, İstanbul 2002, s. 145; Zafer Orbay, *Türkiye'de Havacılık ve Uçak Yapımı*, İstanbul 2009, s. 25.

94 *Türkiye'de Ticari Havacılık*, s. 20.

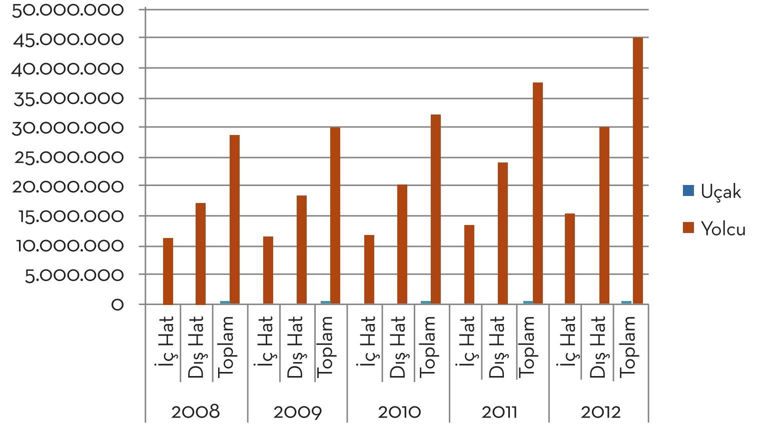
95 *Türkiye'de Ticari Havacılık*, s. 95-103.

96 Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, s. 140.



17- 1950'lerde Yeşilköy/Atatürk Havalimanı'nın dış görünümü (*İstanbul'un Kitabı*)

Grafik 18- İstanbul Atatürk Uluslararası Havaalanı uçak ve yolcu trafiği (2008-2012)



Kaynak: "Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü, 2012 Faaliyet Raporu", 15.05.2013, http://www.dhmi.gov.tr/getBinaryFile.aspx?Type=9&dosyaID=446.

de Navigation Aérienne (CFRNA - Fransız-Romen Hava Taşımacılığı Şirketi), 1923'te İstanbul-Bükreş arasında hava postası taşımaya başladı. Yeni başkent Ankara'yla Avrupa şehirleri arasındaki bağlantının önemini fark eden Türkiye, Eylül 1924'te CFRNA'ya üç aylık bir deneme süresi boyunca İstanbul-Ankara servisini başlatma yetkisini verdi. 1925 başlarında adını Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (CIDNA-Uluslararası Hava Taşımacılığı Şirketi) olarak değiştiren şirket, Türkiye Posta Telgraf Müdürlüğü (PTT) adına hava postası taşımacılığında yetkilendirildi. 17 Ağustos 1925'te Nafia (Bayındırlık) Vekâleti ile şirket arasında imzalanan sözleşmeye göre CIDNA, İstanbul ile Bükreş ve Sofya üzerinden Avrupa başkentleri arasında normal, değerli ve resmî mektup ve telgraf taşımacılığından sorumlu oldu.[97] İtalyan Aero Espresso Italiana (AEI) şirketi, 1 Ağustos 1926'da İstanbul (Büyükdere)-Atina-Brindisi ve İstanbul (Büyükdere)-Atina-Rodos arasında deniz uçaklarıyla yolcu taşımak için yurt dışı sivil havacılık seferlerini başlattı.[98] Alman Lufthansa Taşımacılık Şirketi de, 5 Mayıs 1930'da İstanbul, Sofya, Budapeşte, Viyana üzerinden Berlin'e yaz uçuşlarıyla posta taşımaya başladı.

Türkiye'de Havayolları Devlet İşletme İdaresi 20 Mayıs 1933 tarihinde kuruldu[99] ve aynı yıl içerisinde ilk sivil hava taşımacılığı Türk Hava Postaları adı altında beş uçaklık bir filoyla[100] İstanbul, Ankara, Eskişehir ve Adana arasında başladı. Amacı havayolları ve havaalanları kurmak ve hava taşımacılığı yapmak olan söz konusu idare, 30 Mayıs 1938'de Devlet Havayolları Umum Müdürlüğü (DHY) adını alarak Nafia Vekâleti'ne; 27 Mayıs 1939'da ise Ulaştırma Bakanlığı'na bağlandı. DHY, 21 Mayıs 1955'te Türk Hava Yolları (THY)[101] ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) olarak ikiye ayrıldı. DHMİ, 26 Şubat 1956'da havaalanları, yer ve hava trafik hizmetleri ile havacılık enformasyonundan sorumlu oldu.

Atatürk (Yeşilköy) Uluslararası Havalimanı

Türkiye'de hava ulaşımının başladığı ilk yer olan Atatürk Uluslararası Havalimanı'nın rakımı 50 m olup ikisi 3.000 ve biri de 2.600 m'lik üç pisti vardır. Toplam 11.650.000 m²'lik alana sahip olup, hâlihazırda Türkiye'nin en büyük havalimanıdır. Dönemin Türk Hava Kurumu Genel Müdürü ve Erzurum Milletvekili Şükrü Koçak başkanlığındaki Türk heyeti Kasım 1944'te Chicago'da gerçekleştirilen I. Geçici Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu Konferansı'na katıldıktan sonra Türkiye, uluslararası hava yolculuğunun güvenliğini ve gelişimini sağlamak ve uluslararası işbirliğini üst seviyede tutmak amacıyla Aralık 1944'te Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması'nı imzaladığı gibi, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne (ICAO) de üye oldu.[102] Burada

97 Ayrıntılı bilgi için bkz. *Türkiye'de Ticari Havacılık*, s. 86-95.

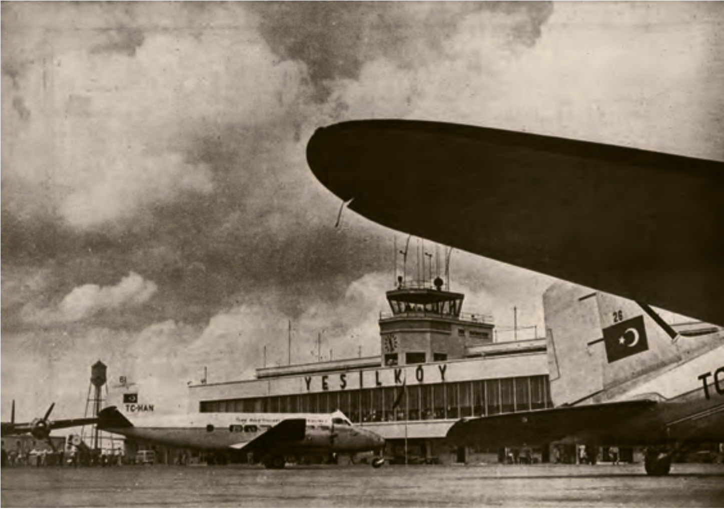
98 Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, s. 155.

99 Bu kurumun ilk genel müdürü 1 numaralı Türk ordusu pilot lisansına sahip olan Mehmet Fesa (Evrensev) Bey'dir (Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, s. 193).

100 Murat ve Şahin, *Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım*, s. 100, 101.

101 Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, s. 332.

102 4749 sayılı Sivil Havacılık Kanunu, Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, s. 286-290.



18- 1950'lerde Yeşilköy/Atatürk Havalimanı'nın pisti (*İstanbul'un Kitabı*)

hazırlanan "Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması"[103] uyarınca Yeşilköy'deki havaalanının yerine uluslararası bir havaalanı kurulması kararlaştırıldı. Westinghouse Electric Corp. ve J. G. White Corp. adlı iki Amerikan firmasının 23 Mayıs 1953'te tamamlayıp Ulaştırma Bakanlığı'na devrettiği Yeşilköy Havalimanı 1 Ağustos 1953'te hizmete açıldı.[104]

Yeşilköy Havaalanı, hangar ve radyo alıcı-verici tesisleriyle 12.000 m²lik bir alanı kaplamaktaydı. Pisti ise bir buçuk dakikada bir uçağın iniş-kalkışına imkân verecek kapasitedeydi. Bu pistin yetersiz kalmasından dolayı 1968'de inşasına başlanan yeni pistin inşaatı 1972'de tamamlandı.[105] 29 Mayıs 1985'te havaalanının adı Atatürk Uluslararası Havalimanı olarak değiştirildi.[106] Gelişen hava kargo taşımacılığı, Sovyetler'in dağılmasıyla ortaya çıkan bavul ticareti ve artan tarifesiz (charter) yolculara hizmet vermek amacıyla 7 Aralık 1995'te C Terminali hizmete açıldı. C Terminali, 2002'de özel şirketlerin kargo hizmetlerine tahsis edildi.[107]

Büyükdere Deniz Havaalanı

Deniz havacılığının en canlı olduğu yıllarda İtalyan hava taşımacılık şirketi Aero Espresso Italiana (AEI), deniz uçaklarıyla hava hizmeti vermek üzere Türkiye'ye başvurdu. 1924'te şirketle yapılan sözleşmeye göre, İtalyanlara deniz havaalanını



19- Yeşilköy/Atatürk Havalimanı'nda yolcuların uçağa binmesi (İBB, Kültür A.Ş.)

yapma ve 20 yıl işletme yetkisi verildi. Deniz havaalanı için Boğaz'daki Büyükdere mevkii uygun bulundu. AEI'nın projesi 31 Aralık 1925'te onaylandı. Aero Espresso'nun İstanbul'dan kalkan uçağı Atina'ya uğradıktan sonra İtalya'da Brindisi'ye inmekteydi. İkinci uçuş hattı ise İstanbul-Atina-Rodos arasındaydı.[108] Mussolini'nin Akdeniz'e yönelik yayılmacı politikaları ve Türkiye ile Balkan ülkeleri arasında imzalanan Balkan Paktı nedeniyle Türkiye ve İtalya arasındaki ilişkilerin gerginleşmesi üzerine Türkiye sözleşmeyi feshederek 21 Şubat 1936'da havaalanını satın aldı. 1937'de deniz kuvvetlerine verilen havaalanı[109] hâlen Sahil Güvenlik Komutanlığı ile Marmara ve Boğazlar Bölge Komutanlığı tarafından kullanılmaktadır.

İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havaalanı

Bu uluslararası sivil havaalanı adını Türkiye'nin ilk kadın pilotu Sabiha Gökçen'den (d. 2 Mart 1913-ö. 22 Mart 2001) almaktadır. Rakımı 95 m ve pist uzunluğu 3.000 m'dir. 2015'te 3.500 m'lik ikinci bir pistin daha hizmete açılması planlanmaktadır.[110] İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı, Savunma Sanayii Müsteşarlığı (SSM) tarafından yürütülmekte olan İleri Teknoloji Endüstri Parkı ve Havaalanı Projesi'nin bir

103 Anlaşma metni için bkz. http://www.uhdigm.adalet.gov.tr/sozlesmeler/coktaraflisoz/bm/bm_36.pdf (02.04.2013).

104 *Türkiye'de Ticari Havacılık*, s. 33

105 *Ana Britannica*, İstanbul 2004, II, 551.

106 Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, s. 379.

107 Salih Sezen ve Ahmet Apaydın, *İstanbul'da Ulaşım*, İstanbul 2012, s. 238.

108 Uğur Cebeci, "Büyükdere'de Bir Havalimanı Vardı", *Hürriyet*, 6 Ocak 2008. (http://www.hurriyet.com.tr/yazarlar/7973801.asp?m=1 (06.04.2013). Ayrıca bkz. *İki Mavi: Türk Deniz Havacılık Tarihi,* haz. Gökhan Yağcıoğlu, İstanbul 2007.

109 *Türkiye'de Ticari Havacılık Tarihi*, s. 48, 77-83; Kline, *Türk Havacılık Kronolojisi*, s. 217.

110 Yasin Kılıç, "Sabiha Gökçen'e Dev Uçaklar İçin 2. Pist Yapılacak", *Zaman*, 25 Nisan 2015.

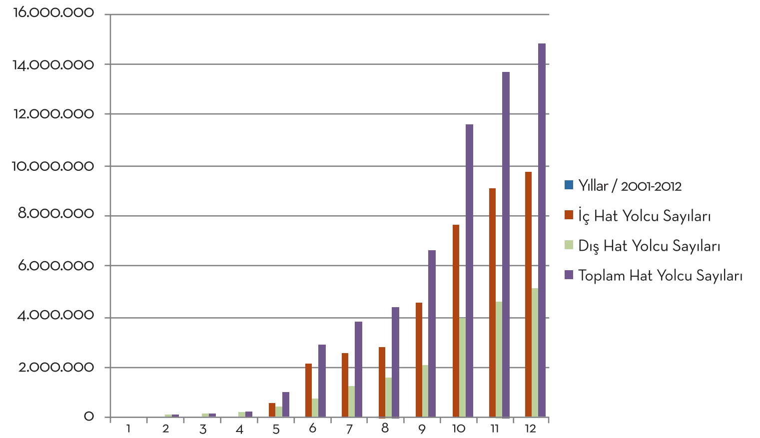


20- 1950'lerde bir Türk Hava Yolları uçağı İstanbul semalarında (*İstanbul'un Kitabı*)

Tablo 6 - İstanbul Atatürk Uluslararası Havaalanı uçak ve yolcu trafiği verileri (2008-2012)

		Uçak	Yolcu
2008	İç Hat	114.176	11.484.063
	Dış Hat	161.972	17.069.069
	Toplam	276.148	28.553.132
2009	İç Hat	108.252	11.416.838
	Dış Hat	175.701	18.396.050
	Toplam	283.953	29.812.888
2010	İç Hat	104.662	11.800.833
	Dış Hat	183.584	20.342.986
	Toplam	288.246	32.143.819
2011	İç Hat	118.588	13.421.536
	Dış Hat	206.621	23.973.158
	Toplam	325.209	37.394.694
2012	İç Hat	127.013	15.279.655
	Dış Hat	237.309	29.812.307
	Toplam	364.322	45.091.962

Grafik 19- Sabiha Gökçen Havalimanı trafik raporu (2001-2012)



Kaynak: http://www.sabihagokcen.aero/kurumsal-bilgiler/havalimani-trafik-raporu (14.05.2013).

parçası olarak 8 Ocak 2001'de hava trafiğine açıldı. 2000 yılında havalimanını işletmek üzere hisselerinin %97'si SSM'ye ait olan Havaalanı İşletme ve Havacılık Endüstrileri A.Ş. kuruldu. SSM'nin, havalimanında ihtiyaç duyulan tesislerin özel sektör eliyle gerçekleştirilmesini sağlamak amacıyla 9 Temmuz 2007'de yaptığı "Sabiha Gökçen Havaalanı Yeni Dış

Tablo 7 - İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı trafik raporu verileri (2001-2012)

Yıllar	İç Hat Yolcu Sayıları	Dış Hat Yolcu Sayıları	Toplam Yolcu Sayıları
2001	11.924	35.453	47.377
2002	2.975	127.302	130.277
2003	2.826	154.346	157.172
2004	10.323	235.278	245.601
2005	559.824	459.922	1.019.746
2006	2.153.561	762.893	2.916.454
2007	2.563.283	1.228.342	3.791.625
2008	2.789.743	1.568.967	4.358.710
2009	4.547.673	2.092.285	6.640.230
2010	7.665.021	3.933.005	11.598.026
2011	9.117.049	4.571.930	13.688.979
2012	9.752.385	5.120.525	14.872.910

Hatlar Terminal Binası ve Mütemmimleri Projesinin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması" ihalesini Limak İnşaat Sanayii ve Ticaret A.Ş., GMR Infrastructure Limited ve Malaysia Airports Holdings BERHAD Ortak Girişimi (bilahare İstanbul Sabiha Gökçen Uluslararası Havalimanı Yatırım, Yapım ve İşletme A.Ş.) kazandı ve yeni yapılacak tesislerin inşaat sahasıyla mevcut terminaller, otopark, yer hizmetleri ve akaryakıt tesislerinin işletimi yirmi yıl süreyle bu gruba devredildi.[111]

Değerlendirme

Osmanlı'dan intikal eden kurumlar ve altyapılar, Cumhuriyet dönemi İstanbul'unun ulaşım sistemlerine önemli bir temel oluşturmuş ve şehir içi toplu ulaşım bir süre bu mirasla idare edilmişti. Cumhuriyet'in ilk yıllarında havayolu taşımacılığı da bu mirasa ilave olmuştu. Şehrin nüfusunun sürekli artması, otomobil ve otobüs sayılarının günden güne çoğalması, zamanla karayollarını ön plana çıkarmış; İstanbul kent içi ulaşımında raylı sistemler ve deniz taşımacılığı ciddi oranda ihmal edilmişti. Hatta 1960'lı yıllarda İstanbul'da tramvay hatları bile kaldırılmış; ülkelerin ulaşım sistemlerinin belkemiğini oluşturan tramvaylar ancak 1980'li yıllarda tekrar İstanbul'u yönetenlerin gündemine gelebilmişti. Ayrıca, karayolu çalışmaları ve yatırımları sırasında İstanbul'un yüzlerce yıllık tarihî ve doğal değerleri de zarara uğradı.

Cumhuriyet sonrası dönemde İstanbul'un gelişiminin sanayi ağırlıklı olarak hızlanması, ülkedeki az gelişmiş bölge ve kentlerden şehre yönelik yoğun bir göç hareketini başlattı. Sürekli ve kontrolsüz göç, nüfus ve istihdam dengesizliği, ulaşım politikalarının karayolu ağırlıklı olması, otomobil sayısının fazlalığı, otorite dağınıklığı ve yetki karmaşası, ulaşımla ilgili planların uygulanmaması, etkin bir otopark yönetiminin olmayışı ve toplu taşımanın yetersizliği, şehirdeki ulaşım sorunlarının temel nedenleri olarak ortaya çıkmaktadır. Plansız kentleşme sorunu da ulaşımda seri ama plansız çözümleri gündeme getirmiştir. Bu bağlamda, otobüs, minibüs ve dolmuş gibi ciddi altyapı yatırımı gerektirmeyen karayolu sistemleri devreye sokulmuştur.[112]

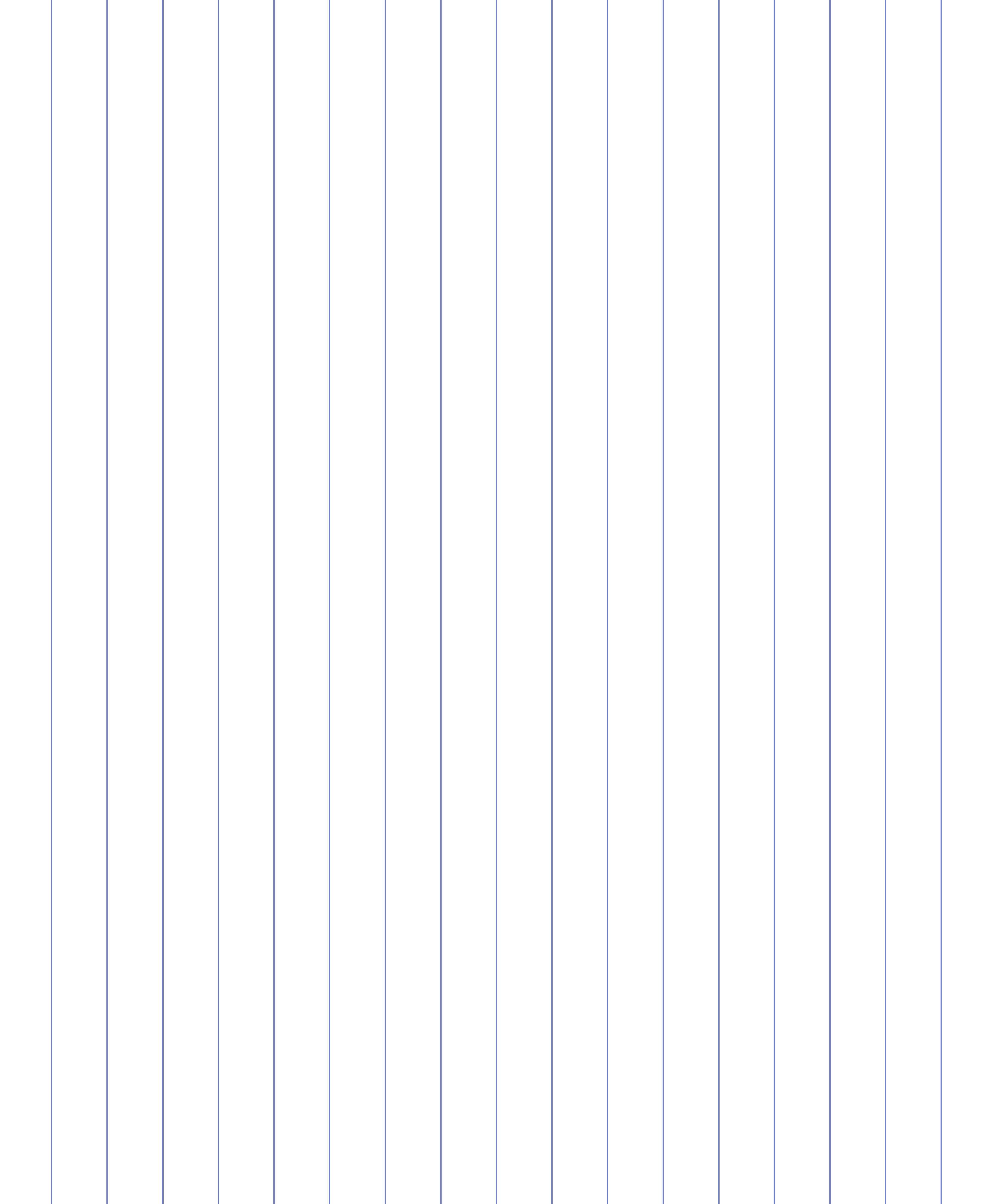
Cumhuriyet'in ilk yıllarında İstanbul'da şehir içi ulaşımın neredeyse tamamı deniz vasıtaları ve raylı sistemlerle yapılırken, bu durum günümüzde tersine dönerek karayolu ağırlıklı olmuştur. Nitekim 1935'te

111 http://www.sabihagokcen.aero/yeni_dis_hatlar_terminali_projesi_hakkinda (11.04.2013).

112 Murat ve Şahin, *Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım*, s. 252-325.

deniz ulaşımının ağırlığı %27,61 ve raylı sistemlerinki %22,65 iken, hâlihazırda İstanbul'un ulaşımında karayollarının ağırlığı %87,30; raylı sistemlerinki %10,17 ve deniz ulaşımınınki de %2,53'tür. %87,30 oranındaki karayolu taşımacılığında özel araçların payı %72,23, kamu araçlarının payı ise %15,07'dir. Deniz taşımacılığında kamunun oranı %1,08 iken özel işletmelerin payı %1,44'tür. İstanbul'daki raylı sistem taşımacılığının tamamı ise kamu idareleri tarafından yürütülmektedir.

İstanbul'un uzun yıllar daha çekim merkezi olmaya devam edeceği aşikârdır. Şüphesiz İstanbul'un bu özelliği, onun ülke içi ve dışı ile şehir içi ulaşım imkânlarını sürekli gündeme getirecektir. Ancak, bu yapılırken İstanbul'un tarihî ve tabii değerlerinin azami derecede muhafaza edilmesi elzemdir. Karar mercileri, gelecek nesillere iyi ve yaşanılabilir bir İstanbul bırakmak için bu önemli hususlara muhakkak dikkat etmelidirler.



HABERLEŞME

İSTANBUL HABERLEŞME TARİHİ

DAVUT HUT*

Tarih boyunca hüküm süren büyük devletler, konumları gereği haberleşmeye özel önem vermişler; başkentleriyle eyaletler arasındaki haberleşme sistemini daima etkin ve işler hâlde tutmaya çalışmışlardır. Merkeziyetçi ve bürokratik yapılarıyla geniş topraklara ve hâkimiyet alanlarına sahip olan Pers, Roma, Bizans ve Osmanlı İmparatorluklarının haberleşme sistemleri bu konuda dikkat çekici örneklerdir. Bu yazıda, kuruluşundan Osmanlı Devleti'nin sonuna kadar İstanbul'da haberleşmenin tarihî seyri ele alınacaktır.

ROMA VE BİZANS DÖNEMİ

Şehrin ilk kuruluşundan itibaren İstanbul'da farklı şekil ve vasıtalarla olmak üzere haberleşme faaliyetleri yürütülmüştü. Bu önemli şehir, Roma İmparatorluğu'nun Perslerin posta teşkilatını taklit ederek kurduğu ve geliştirdiği bir haberleşme sistemine (*curcus publicus*) dâhildi. Roma'nın MÖ IV. yüzyıldan itibaren askerî amaçlı olarak kullandığı gelişmiş yol ağı, çok geniş topraklara sahip olan imparatorluğun merkezle irtibatının yanında, devletin (imparator ve özel izinle Roma ileri gelenlerinin) resmî haberleşmesini de sağlardı. Roma askerî yolları üzerinde "civitates" adı verilen merkezler (menziller) bulunur; haber taşıyan görevliler buralarda konaklardı. Ayrıca, haber taşıyanların ve atların değiştirildiği durak yerleri (*mutationes*ler) ile habercilerle askerlere konaklama imkânı veren *mansiones*ler (kervansaraylar) vardı. Kamuya iletilmesi gereken haberler, şehirlerdeki pazar yerlerinde çığırtkanlar tarafından duyurulur; ayrıca, *Acta Publica* ve *Acta Diurna* denilen resmî içerikli haber kâğıtları, meydanlarla önemli binalara asılır; halkın bunları okuyup gelişmelerden haberdar olması sağlanırdı.

Bu Roma haberleşme sistemi Bizans'ta da kullanıldı; yani, Roma'da olan mansionesler ve mutationesler burada da vardı. Başta imparator olmak üzere üst düzey bürokratlara ait her türlü emir, resmî yazı ve haber, bu sistem sayesinde eyaletlere ulaştırılır; devletin kontrolünde olan bu sistemden izne bağlı olarak halk da faydalanabilirdi. Haberleşme ağı üzerinde yer alan bina ve tesislerin masraflarını yörede yaşayan köylüler karşılardı. IV ve VI. yüzyıllar arasında etkili işleyen bu sistem daha sonra fonksiyonunu kaybetti ve Bizans'ın son dönemlerinde şehir içi haberleşmede özel ulaklar önem kazanmaya başladı. Ayrıca, büyük toprak sahiplerinin de kendi özel habercileri vardı.[1]

Bizanslılar, şehir içi ve şehir dışı haberleşmede birbirini gören yüksek ateş kuleleri ve tepeler de kullanırlardı. Görme esasına dayanan bu sistem, daha çok güneydoğudan gelen Arap akınlarına karşı Tarsus-İstanbul güzergâhında kullanılır; ateş kulelerinde yakılan ateşler ve dumanla, yaklaşmakta olan düşman veya tehlikeler haber verilir; haberler bu sistem sayesinde oldukça hızlı iletilirdi. Mesela, sınıra yapılan bir saldırı bu yolla yaklaşık birkaç saat içerisinde İstanbul'a ulaştırılabilirdi. İstanbul'un Avrupa yakasında Ahırkapı'da; Anadolu yakasında ise, Moda Burnu'yla Fenerbahçe Feneri civarında ve Kayışdağı'nda bu kulelerden vardı. Kayışdağı'ndaki Bizans manastırının yanında bulunan ateş kulesi, diğer kulelerde yakılan ateşlerin verdiği işaretleri, hızlı bir şekilde Fenerbahçe Kulesi'ne ve Fenerbahçe Kulesi de Ahırkapı'ya iletirdi. İmparatorluk sarayında bulunan "Kontoskopium" denilen bir fener kulesinde askerî bir heyet haberleşmeden sorumlu olarak görev yapar; en uzak yerlerden gönderilen işaretler, kuleden kuleye intikal ederek bu fenere ulaşır ve Bizans sarayı bu sayede her türlü gelişmeden haberdar olurdu. İmparatorlar, bu yüzden bu kuleye büyük önem verirlerdi.[2] Ateş kuleleriyle yapılan bu haberleşme

* Marmara Üniversitesi

1 "Haberleşme", *DBİst.A*, III, 465-466.

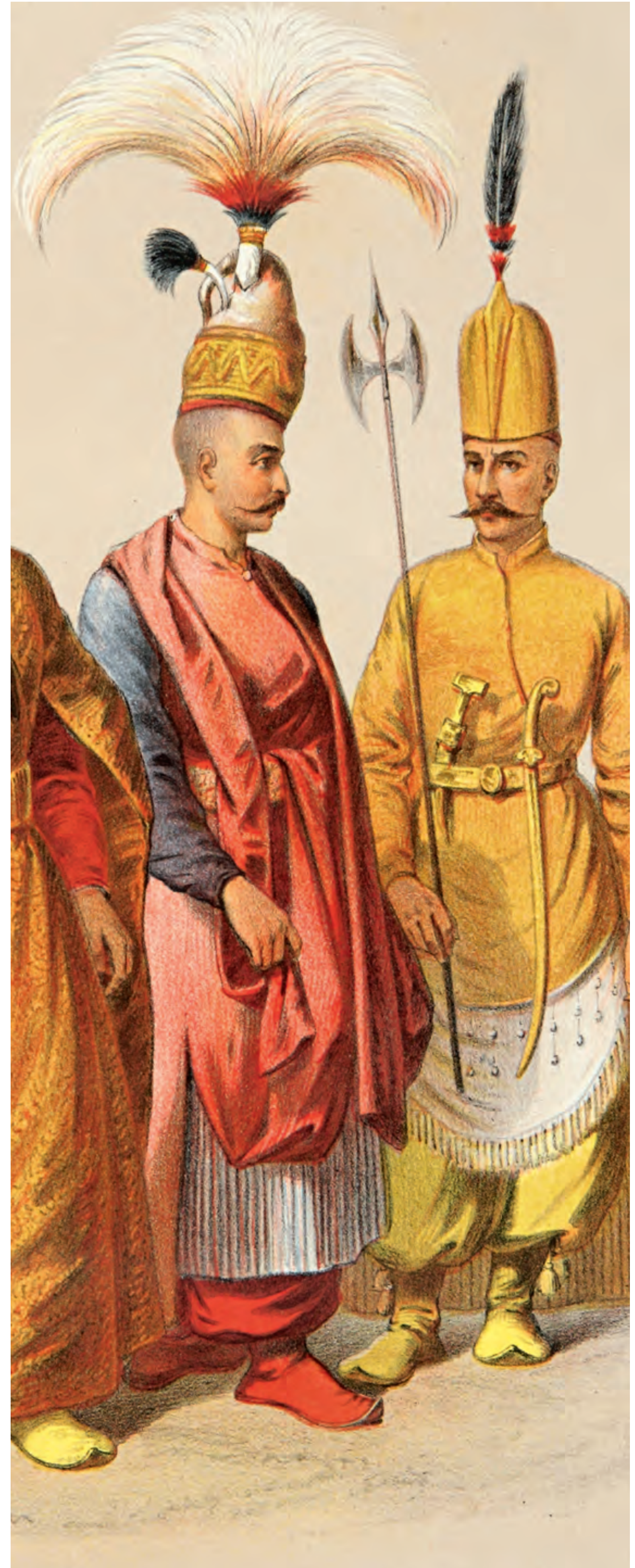
2 Sultanahmet Camii arkasındaki evler arasında bu fenerin kalıntılarını Mösyo

sistemi IX. yüzyıla kadar kullanıldı. Celal Esat Arseven'in ifadesine göre, Sultanahmet Meydanı'ndaki hipodrom yarışlarına tutkun olan "sarhoş" lakaplı İmparator III. Mikhael (842-867), bir gün yarış ortasında kuleden gelen kötü haberlerin halkı heyecanlandırması üzerine bu haberleşme şeklini yasaklar. Bizans döneminde ticari amaçlı olarak şehirde kurulan Ceneviz ve Venedik gibi Latin kolonileri ise, kendi ulak ve haberleşme ağlarını kullanırlardı.

OSMANLI MENZİL SİSTEMİ VE İSTANBUL

Osmanlı İmparatorluğu, siyasi, iktisadi ve sosyal yapısı itibariyle kendinden önceki medeniyetlerin coğrafi ve kültürel mirasları üzerinde zengin bir medeniyet kurmuş; İstanbul'un merkezinde yer aldığı geniş ulaşım ve haberleşme sistemi de bu medeniyetin şekillenmesinde etkili olmuştu. İstanbul fethedildiği sırada Bizans'ın pek çok kurumu gibi haberleşme sistemi de etkinliğini yitirmişti. Bu nedenle, merkezini yine İstanbul'un oluşturduğu haberleşme sistemi yeniden oluşturuldu. Osmanlı Devleti'nde resmî haberleşme, esas olarak "ulak-menzil sistemi" adı verilen posta teşkilatıyla sağlanırdı. Anadolu'yu baştanbaşa kat ederek İstanbul'da son bulan ve çoğunlukla aynı güzergâhları izleyen askerî yollar ve posta yolları vardı. Anadolu ve Rumeli yönlerine giden üç ana yol (sağ, orta ve sol kol), Osmanlı ulaşım ve haberleşme sisteminin temelini oluştururdu. Bunlardan sağ kol, Üsküdar'dan başlayıp Anadolu boyunca ilerleyerek Halep, Şam ve Hicaz'a; orta kol, yine Üsküdar'dan başlayıp Güneydoğu Anadolu üzerinden Kerkük, Bağdat ve Basra Körfezi'ne ve sol kol da, orta kolu takip ederek Erzurum üzerinden Kars ve Tebriz'e kadar ulaşırdı. Rumeli yönündeki sağ kol, İstanbul, Kırklareli, Babadağı, İsakçı, Akkirman, Özü ve Kırım'a; orta kol, İstanbul, Edirne, Filibe, Sofya, Niş ve Belgrad'a; sol kol da, İstanbul, Tekirdağ, Gümülcine, Kavala, Selânik ve Yenişehir üzerinden Draç'a uzanırdı.[3]

Yollar üzerinde, çevre emniyetini sağlamak, yazı ve mektupları gideceği yere ulaştıran posta tatarlarının atlarını değiştirmek, konaklama, yiyecek ve dinlenme ihtiyaçlarını karşılamak için önceleri derbent denilen, sonradan da menzil adı verilen



1- Peyk (solda) (Brindesi)

Paspates tespit etmişti (Celâl Esat Arseven, *Eski İstanbul*, haz. Dilek Yelkenci, İstanbul 1989, s. 80).

3 Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara 2002, s. 52-121.



2- Peyk (Lachaise, 1821)



3- Peyk (Gouffier)

bazı konaklama yerleri vardı. Tamamen devletin kontrolü ve hizmetinde olan ve ulak-menzil sistemi adı verilen yeni haberleşme sistemi, Kanunî Sultan Süleyman dönemi sadrazamlarından Lütfi Paşa zamanında teşkilatlandırıldı.[4] Menzil sisteminde Anadolu ve Rumeli yönünde geniş bir alana yayılan yollar ve uygun yerlerde posta tatarları ve ordu için konaklama istasyonları (*menzilhane*) bulunurdu. İstanbul ile haberleşmede kullanılan menzilhaneler,bu yönüyle posta istasyonları olarak da görev yaparlardı.

Menzilhanelerden ulak,[5] tatar ve çavuş gibi haber ve emir taşıyan görevliler yararlanırdı. Fizik olarak dayanıklı ve güvenilir kimseler arasından seçilen ulaklar, devletin başkentle taşra arasındaki acil ve resmî haberleşmesini sağlarlardı. Atlı olan ulaklar, önceleri Kırım Tatarları arasından seçilirdi.

4 Nesimi Yazıcı, "Lütfi Paşa ve Osmanlı Haberleşme Sistemi ile İlgili Görüşleri, Yaptıkları", *İletişim*, 1982, sy. 4, s. 225 vd.; Yusuf Halaçoğlu, "Menzil", *DİA*, XXIX, 159. Menzil sistemi için ayrıca bkz. M. Hüdai Şentürk, "Osmanlılarda Haberleşme ve Menzil Teşkilatına Genel Bir Bakış", *Türkler*, haz. Hasan Celal Güzel v.dğr., Ankara 2002, c. 14, s. 446-461. Lütfî Paşa, *Tevârih-i Âl-i Osman* adlı eserinde, 946/1539 senesi olaylarını anlatırken ulakla ilgili görüşlerine de yer vermiştir. Bkz. Lütfî Paşa, *Tevârîh-i Âl-i Osmân*, İstanbul: Matbaa-i Amire, 1341 [1923], s. 372-382.

5 İslam öncesi Türk devlet ve topluluklarında da mevcut olan bu isim, "atlı haberci, haber götüren kimse" demekti. *Göktürk Yazıtları* ile *Divan-ı Lugati't-Türk*'te de geçen kelime, Moğolca ile Balkan ve Kafkas dillerine de girmişti (İlhan Ayverdi ve Ahmet Topaloğlu, *Misalli Büyük Türkçe Sözlük*, İstanbul 2005, c. 3, s. 3233).



4- Tatar ile posta nakli (İstanbul PTT Müzesi)

Hususi kıyafet ve başlıkları vardı. Tatar ağası, posta tatarlarının reisiydi. Ayrıca, çavuş teşkilatı içinde yer alan ve padişahın habercileri olan atlı çavuşlar da padişahın fermanlarını ve gizli haberleşmesini sağlardı. I. Abdülhamid ulaklık yapan tatarları kontrol ve disiplin altında tutmak amacıyla 1775'te "Tatarân Ocağı" adıyla yeniden teşkilatlandırdığı gibi, menzilhaneleri de düzenledi. 1785'te İstanbul ve taşrada 228 tatar görev yapmaktaydı.[6] Genel olarak ulak adı verilen tatarlar, başta padişah, veziriazam, vezirler, komutanlar ve valiler olmak üzere üst düzey idareci ve bürokratlara, yani resmî haberleşmeye hizmet etmekte olup halkın haberleşmesinden sorumlu değillerdi. İstanbul'daki tüccarlar ve sivil halkın haberleşmesinde ise, ücret karşılığında çalışan özel ulaklar, gezginci tüccarlar, kervancılar ya da gemiciler önemli rol oynardı. Resmî haberleşme teşkilatının zayıflamasına paralel olarak özel ulak sayısı arttı.

XV. yüzyıldan itibaren mevcut olan "peyk"lerin görevi de ağırlıklı olarak şehir içi haberleşmeyle ilgiliydi. Osmanlılarda *peyk* tabiri haber götüren kimse ve yaya postacı sınıfı için kullanılırdı. Saray teşkilatında yer alan peykler, padişahın acil mesaj ve emirlerini genelde şehir içindeki muhataplarına iletir; bir tür acele posta hizmetini görür;[7] ayrıca, padişahın atının önünde koşarak ona refakat eder ve Hac mevsiminde hacıların dönüşünü ve ulaştıkları yerleri haber verirlerdi. Başlarında peykbaşı bulunurdu. Peyklerin sayısı zamanla 150'ye kadar çıktı. Peykler, padişahın yanında bulundukları için süslü ve gösterişli giyinirler;[8] sırma işlemeli kıyafetleri, mücevherli gümüş kuşakları, altın hançerleri, ellerinde teberleri ve başlarında altın taç ve sorguçlarıyla, saraya mensup oldukları onların her hâllerinden belli olurdu. Atletik, zayıf, çevik, dayanıklı olan ve iyi koşan kimseler arasından seçilirlerdi. Saatlerce koşmaları gerekebileceği için sürekli idman yapar; güçlü olmak için badem ve şeker yerlerdi. 156 km olan İstanbul-Edirne arasını 24 saatte gidebilirlerdi. Peykân-ı Hassa

6 PTT Genel Müdürlüğü, *Geçmişten Günümüze Posta*, Ankara 2007, s. 171-172.

7 İbrahim Yıldıran, "Osmanlı Saray Teşkilatında Haberci Uzun Mesafe Koşucuları: Peykler", *Osmanlı*, ed. Güler Eren, Ankara 1999, c. 5, s. 659.

8 Zeynep Tarım Ertuğ, "Peyk", *DİA*, XXXIV, 263-264.



5- Resmî kıyafetleri içinde posta Tatarları (İstanbul PTT Müzesi)



6- Posta arabasıyla posta ulaşımı (İstanbul PTT Müzesi)

Ocağı'na mensup olan peyklerin "Peykhâne" denilen koğuşları, Sultanahmet Camii civarında bugün de aynı adı taşıyan yerde bulunurdu. Peyk teşkilatı, Mayıs 1829'da kaldırıldı.[9]

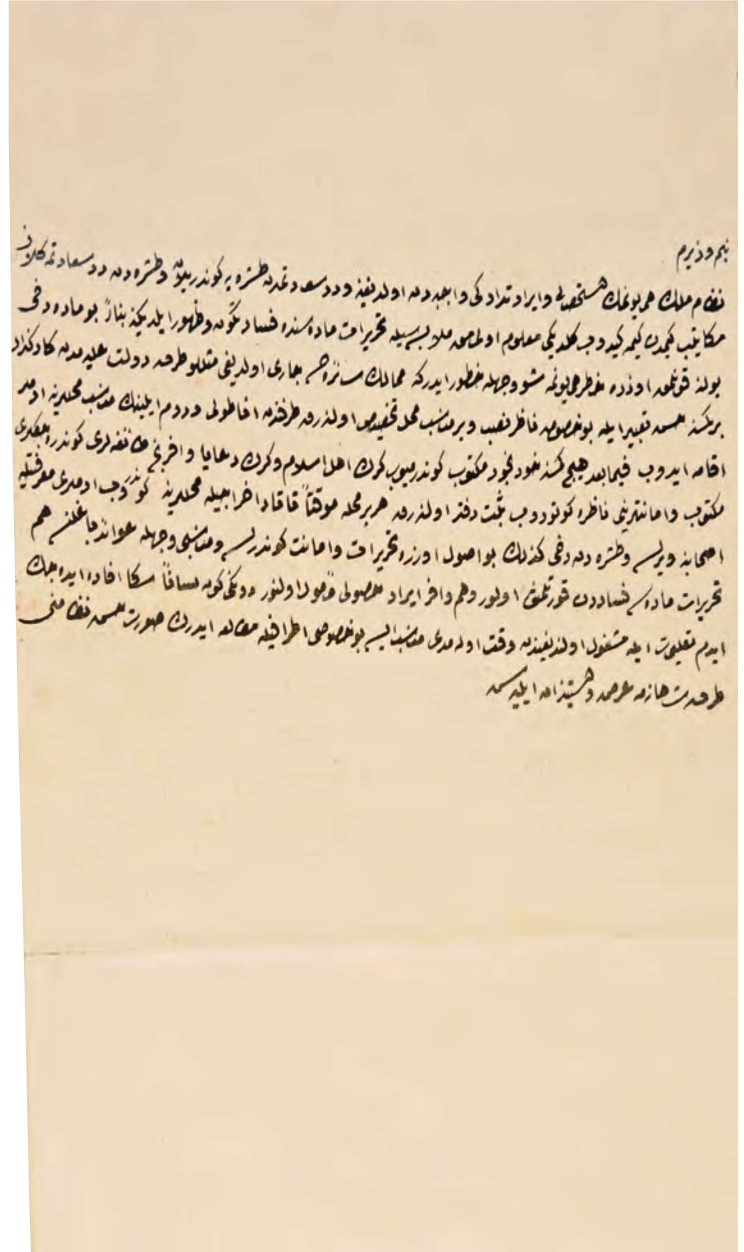
İstanbul'da önemli duyuru, bilgi, haber, tebliğ ve mesaj tellal çıkartılarak halka duyurulur; devlet, ayrıca, toplum üzerinde etkisi olan imam, vaiz, duacı ve şeyhlerden de yararlanırdı. İstanbul'daki cami, tekke ve kahvehaneler, halkın önemli haber alma kaynaklarıydı.

9 Yıldıran, "Osmanlı Saray Teşkilatında Haberci Uzun Mesafe Koşucuları: Peykler", s. 659.

XIX. YÜZYILDA DÜZENLİ POSTACILIK FAALİYETLERİ

Avrupa'da Sanayi Devrimi'yle başlayan dönemde iktisadi ve ticari faaliyetlerin artması, haberleşme vasıta ve tekniklerinin de değişmesine neden oldu. Özellikle uzun mesafeli ticari ilişkilerin yoğunluk kazandığı bu süreç, iletişim ve haberleşmeyi hızlandırdı ve Osmanlı Devleti de bu gelişmelerden doğrudan etkilendi. Nitekim demiryolu ve telgrafın yaygınlaşmaya başlamasıyla birlikte zaman kavramı da değişmiş ve bu değişimin iktisadi ve siyasi hayata önemli etkileri olmuştu.





7- II. Mahmud'un posta teşkilatının kurulması, İstanbul'da bu işten anlayacak birisinin görevlendirilmesi ve taşra ile iletişimin düzenli biçimde sağlanması hakkındaki 1833 tarihli hatt-ı hümayunu (BOA, HH, nr. 23995)

Düzenli Posta Teşkilatının Kurulması

Zamanın ihtiyaçlarına cevap veremeyen devlet yapısını Avrupa tarzı kurumlarla düzenlemek isteyen II. Mahmud (1808-1839), öncelikle merkeziyetçi bir sistem kurmaya çalıştı. Yaptığı ve yapacağı reformları halka daha iyi anlatabilmek, merkeziyetçi siyaseti uygulayabilmek ve halkın üzerinde denetimi sağlayabilmek amacıyla iletişim ve haberleşme imkânlarından da yararlanmayı düşünen padişah, Kasım 1831'den itibaren ilk Türkçe resmî gazete olan *Takvîm-i Vekâyi*'i yayınlamaya başladı. Fransızca, Ermenice, Rumca, Arapça ve Farsça olmak üzere farklı dillerde de yayınlanan bu gazeteyi, "devletin lisanı olmak, ahaliyi yönlendirmek ve ayrıca merkeziyetçiliği pekiştirmek" için çıkarmıştı. Her türlü iç ve dış gelişmelerle resmî ve gayriresmî ilanlara yer verilmesi ve isteyen tüccar, esnaf, kişi ve memurlara abone usulüyle satılması gibi hususlar, *Takvîm-i Vekâyi*'i devrinin önemli bir iletişim ve haber kaynağı hâline getirdi.[10]

II. Mahmud, merkeziyetçiliği desteklemesi düşünülen, gerçek anlamda ilk düzenli posta teşkilatının kurulmasına teşebbüs etti ve 1833'te Sadrazam Reşid Mehmed Paşa'ya bu konudaki görüş ve isteklerini bildirdi. Posta işleriyle mektup ve yazıların sirkülasyonunda ciddi

10 Nesimi Yazıcı, "Takvîm-i Vekâyi", *DİA*, XXXIX, 491.



8- 1909'da tamamlanan İstanbul Postahanesi

bir karışıklığın yaşandığı fikrinde olan padişah, posta usulünün kurulup posta ve haberleşme faaliyetlerinin düzenlenmesini, mektup kayıplarının önlenmesini, bütün Osmanlı tebaasıyla yabancılara mektup ve posta hizmeti verilmesini ve bu hizmetlerden devletin gelir sağlamasını istedi. Bu amaçla öncelikle İstanbul'da işten anlayan bir kişinin görevlendirilmesi ve daha sonra da taşradaki ana merkezlerin teşkilatlandırılıp başkentle vilayetler arasındaki haberleşme ve iletişimin sağlam temellere oturtulması kararlaştırıldı.[11] Bu karar doğrultusunda yapımına başlanan 18 saatlik Üsküdar-İzmit posta yolu, padişahın da katıldığı bir törenle Ekim 1834'te açıldı.[12] Bu güzergâhtaki posta istasyonları arasında başlayan modern posta taşımacılığı arabalarla yapılmaktaydı.

II. Mahmud'un kurulması için büyük çaba harcadığı modern posta teşkilatı, ancak oğlu Sultan Abdülmecid'in saltanatının ilk yıllarında oluşturulabildi. Bir posta komisyonu kuruldu ve bu alanda Avrupa'daki uygulamaları bilen Mustafa Sami Efendi kuruluş çalışmalarını yürütmek üzere 4 Temmuz 1840'ta Posta Müdürlüğü'ne getirildi. Daha sonra, 9 Eylül 1840'ta Ahmed Şükrü Bey, ilk posta nazırı olarak atandı ve 23 Ekim 1840'ta da mali açıdan Maliye Nezareti'ne, idari açıdan ise Ticaret Nezareti'ne bağlı olan Postahane-i Âmire Nezareti kuruldu. Nezaret, 1868'de alınan tasarruf tedbirleri çerçevesinde Telgraf Müdürlüğü ile birlikte Nafıa Nezareti'ne; 21 Eylül 1871'de ise, Posta ve Telgraf Nezareti adıyla Dâhiliye Nezareti'ne bağlandı.[13]

Posta, eskiden olduğu gibi atlı ve arabalı posta tatarları tarafından taşınmakta ve bu iş için menzilhanelerden yararlanılmaktaydı.[14] İmparatorluğun en uzak köşesine dahi posta hizmetlerinin götürülmeye çalışıldığı bu dönemde postalar genellikle haftada bir çıkarılırdı. Örneğin, 1847'de İstanbul'dan Rumeli'ye her pazartesi akşamı iki tatarla posta gönderilir; biri sağ koldan Edirne'ye, diğeri de sol koldan Selânik ve Yanya'ya gider ve pazar günü geri dönerlerdi. İstanbul'dan Anadolu yönüne ise her çarşamba akşamı İzmir, Alanya, Şam,

11 BOA, HH, 489/23995, 19 Mayıs 1833 (29 Zilhicce 1248); İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, İstanbul 1971, c. 5, s. 74.

12 BOA, HH, 756/35772, 28 Nisan 1835 (29 Zilhicce 1250).

13 Nesimi Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu", *150. Yılında Tanzimat*, haz. Hakkı Dursun Yıldız, Ankara 1992, s. 146-148, 207; Nesimi Yazıcı, "Posta Nezareti'nin Kuruluşu", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, ed. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s. 42.

14 "Haberleşme", *DBİst.A,* III, 466.



9- İstanbul Postahanesi (Eski hali) (İstanbul PTT Müzesi)

Kayseri ve Diyarbakır'a olmak üzere, beş tatar (posta) çıkarılır; bunlar pazar günü İstanbul'a geri gelirlerdi. Buralardan daha ileriye de posta gönderilirdi. Zamanla posta çıkarılan gün sayısı artırıldı ve deniz postaları da sıklaştırıldı.[15] 1841 yılı başlarından itibaren posta taşımacılığının Posta Nezareti'nin tekelinde olduğu ilan edildi. Böyle bir tedbir alınmasının nedeni, bu dönemde bazı araba şirketleriyle özel posta hizmeti veren sâ'î, kiracı, emanetçi, katırcı ve bir kısım bağımsız tatarın kendi hesabına posta taşımacılığı yapmaya başlamasıydı. Bu durum, devleti zarara uğrattığı için böyle bir tekel tedbiri alındı.

Nezaret, resmî haberleşmenin yanında halkın ve tüccarların da hizmetlerinden faydalandığı bir kurumdu. Resmî evrakla birlikte halkın mektuplarını taşıyan ilk posta 28 Ekim 1840'ta İstanbul'dan Edirne'ye; 2 Kasım'da ise Anadolu tarafına hareket etti. Bu dönemde mektup, evrak, gazete ve takvim gibi sadece kâğıt esaslı posta maddeleri taşınırdı. Mektuplar; adi, taahhütlü ve resmî (*tahrirat-ı mühimme*) olmak üzere üç türlüydü. Ocak 1841'den itibaren bu hizmete para ve numunelik ticari eşya taşımacılığı da eklendi ve bu, büyük bir memnuniyet uyandırdı. Ancak, arabalı posta taşımacılığı yapılamadığı için yük ve para taşımacılığı pek çok sorunu da beraberinde getirdi. Bu yüzden 1866'da yük taşımacılığından vazgeçildi.

15 Nesimi Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Posta Örgütü", *TCTA,* IV, 1645.

Öte yandan, 1862'de bazı merkezler arasında, soygun ihtimalini ve taşıma zorluğunu ortadan kaldıran posta havalesi uygulamasına geçilmişti. 1871'de çıkarılan ikinci *Posta Nizamnâmesi*'yle, mektup, altın ve gümüş para, mücevher, ticari eşya numuneleri ile 2,5 kg'yi aşmayan kitap ve benzeri şeylerin taşınması esası kabul edildi.[16] Böylece devletin yanında, halka da ucuz ve düzenli haberleşme imkânı sağlandı. 1840'lardan itibaren deniz yoluyla posta taşımacılığı yapılmaya başlandı ve 1863'te de sahil postaları teşkilatı kuruldu. Avusturya, Rus, İngiliz ve Fransız vapur şirketleri bu alanda ön plandaydı.[17] 1860'lardan itibaren posta taşımacılığında demiryolunun devreye girmesi, hizmeti hızlandırırken ücretleri de ucuzlattı.

Yaver Paşa'nın nazırlığında (1868-1871) Posta Nezareti'nin merkez ve taşra teşkilatlarında önemli değişiklikler yapıldı. Nazırın altında iki genel müdür vardı; ayrıca, nezaret bünyesindeki önemli memurlardan bir Posta ve Telgraf Meclisi oluşturuldu. Bu dönemde tatar ağasının maiyetinde 88 tatar görev yapmaktaydı. Buna ek olarak, ikisi İstanbul'da altısı da taşrada olmak üzere sekiz müfettiş vardı.[18] Bütün bu gelişmelere rağmen, modern posta hizmetleri tam anlamıyla II. Abdülhamid döneminde oluşturuldu[19] ve nezaret, 5 Kasım 1876'da çıkarılan *Posta ve Telgraf İdare-i Umumiyyesinin Teşkilât-ı Cedidesine Dair Nizamnâme* ile yeniden düzenlendi. Böylece, 1871 düzenlemelerinin aksayan yönleri ortadan kaldırılıp görevlilerin yetki ve sorumlulukları belirlendi.

İstanbul Postahaneleri

İstanbul'daki postahaneler, genellikle gayrimüslimlerle Avrupalıların yaşadığı yerlerde kurulmuştu. İlk Osmanlı postahanesi, ticaret ve ulaşım açısından merkezî bir yer olan Eminönü'nde 1840'ta hizmete girdi. Bu postahane, Yenicami'nin arka tarafında kalan avluda daha önce Cizyehane binası olarak kullanılan ahşap binada Postahane-i Âmire adıyla açıldı. Postahanenin önünde taşradan gelen postaların rahatça indirilebilmesi için geniş bir alan vardı. Vakıf malı olan binanın üst katı Posta Nezareti, alt katı ise postahane olarak hizmet vermekteydi. Binanın giriş kapısının üstündeki kitabede ise, Abdülmecid'in tuğrası ve celî hatla "Postahane-i Âmire" ve Fransızca olarak "Poste" yazıları mevcuttu. Postahane, sadece posta hareket günlerinde ve belli saatlerde gönderi kabul ederdi. 1863'te pul ve posta kutusu kullanılmaya başlandığı için bu zaman kısıtlaması ortadan kalktı. 1871'den itibaren ise, cuma günü hariç her gün posta kabul edilmeye başlandı. İki yıl sonra İstanbul Postahanesi'nde, her gün güneşin doğuşundan havanın kararmasından üç saat sonrasına kadar açık tutulması uygulamasına geçildi.[20]

Posta nazırı, ilk dönemlerde aynı zamanda İstanbul Postahanesi müdürüydü. 1841'de postahanenin personeli, nazır ve postahane müdürü dâhil 9 görevli ve 15 de posta tatarı olmak üzere toplam 24 kişiydi. Personelin toplam maaşı yaklaşık 18.000 kuruştu. Zamanla gelişen teşkilat yapısına paralel olarak hem personel ve hem de ödenen maaş miktarı arttı.[21] İlk Osmanlı posta pulu, 13 Ocak 1863'te Çapanzade Agâh Efendi'nin nazırlığı döneminde bastırıldı.[22] Bu pul, Sersikkegen Abdülfettah Efendi'nin gayretleriyle Darphane-i Âmire'de taşbaskısı olarak sigara kâğıdı üzerine basılıp renklendirildi. Üzerinde Sultan Abdülaziz'in tuğrası bulunan (tuğralı pul) muhtelif değerlerdeki posta pullarına 1865'ten itibaren ay yıldız motifi de eklendi. 1863'ten sonra nezaretin merkez kadrosu ve İstanbul'daki postahane sayısı arttı. Postahane-i Âmire (Sirkeci) dışında, Beşiktaş, Galata, Şehzadebaşı, Sultanahmet, Eyüp, Kasımpaşa, Kadıköy ve Üsküdar'da posta merkezleri açıldı.[23] Pulla birlikte, mektup ve evrak gönderme işi büyük ölçüde kolaylaştığı gibi, suistimaller de önlenebildi. Yine, Agâh Efendi'nin girişimiyle İstanbul'un değişik yerlerine posta kutularının yerleştirilmesi, halkın postahaneye gitme zorunluluğunu ortadan kaldırdı ve gönderilen mektup sayısının artmasına neden oldu.

1871'de telgrafın eklenmesi sonucunda nezaretin adı Posta ve Telgraf Nezareti; Postahane-i Âmire'nin ki de İstanbul Postahanesi oldu. Artan ihtiyaca cevap veremeyen eski binanın yerine yaptırılan kâgir bina 1892 Ekim'inde hizmete açıldı. Sağlam olmadığına dair söylentiler yüzünden inşaatı birkaç kez durdurulan bu bina da uzun süre kullanılmadı ve bir süre paket postahanesi olarak hizmet verdikten sonra Cumhuriyet döneminde İş Bankası'na devredildi.[24] İstanbul Postahanesi,

16 Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı İktisadi Yapısı", *Osmanlı Devleti Tarihi*, ed. Ekmeleddin İhsanoğlu, İstanbul 1999, c. 2, s. 602.

17 Kütükoğlu, "Osmanlı İktisadi Yapısı", c. 2, s. 602-603.

18 Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Posta Örgütü", s. 1640; *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 154.

19 Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Posta Örgütü", s. 1641-1642.

20 *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 162-163.

21 Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu", s. 148-149; Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Posta Örgütü", s. 1638.

22 Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu", s. 167.

23 Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu", s. 150-151.

24 R. Sertaç Kayserilioğlu ve Cemil Kuntay, "Postahaneler", *DBİst.A*, VI, s. 279.



10- İstanbul Postahanesi'nin içi (İstanbul PTT Müzesi)

1909'da tamamlanan ve bugün de kullanılmakta olan binada hizmet vermeye başladı. Eminönü'nde Büyük Postahane Caddesi üzerinde yer alan ve 1905-1909 yılları arasında inşa edilen bu bina, bugün Sirkeci Büyük Postahanesi olarak hizmet vermektedir. Yapı, I. Millî Mimari döneminin temsilcilerinden Mimar Vedat Tek'in eseridir. Her iki yanda bulunan gösterişli merdivenlerle binanın üst katlarına çıkılır; dikdörtgen ana mekânı çevreleyen koridorların etrafında ise büro mekânları yer alır.[25]

Şehirdeki diğer bir tarihî postahane de Beyoğlu Telgrafhanesi'ydi. Telgrafhane, önce Kalekapısı Mektep Sokağı'nda kurulmuş; daha sonra farklı yerlerde hizmet vermiş; nihayet 1907'de şöhret kazanacağı Galatasaray'a (Galatasaray Postahanesi) taşınmıştı. Beyoğlu'nda postahane kurulması, burasının demografik ve sosyal yapısıyla yakından ilgiliydi. Avrupa ile yoğun ticari ilişkileri bulunan tüccar ve bankerlerin yanında elçilikler de buradaydı. Beyoğlu Telgraf ve Posta Merkezi adıyla hizmet veren bu postahane telgraf ağırlıklı olup çalışanlarının çoğu Avrupa dillerini bilen yabancılardı.[26]

25 Yıldız Salman, "Posta ve Telgraf Nezareti Binası", *DBİst.A*, VI, 279.

26 Kayserilioğlu ve Kuntay, "Postahaneler", s. 281.



11- Osmanlı postacıları (İstanbul PTT Müzesi)

İstanbul'un Postacıları

Önceki dönemlerde tatar, peyk, ulak ve çavuşlar, postacı işlevini görseler de, bugünkü anlamda bir meslek grubu olan postacılar XIX. yüzyılın ikinci yarısında ortaya çıktı. Postacı veya o dönemdeki adlarıyla *müvezzi* (dağıtıcı), gelen mektup ve gönderileri ilgili adreslere ulaştırırdı. Posta Nezareti kurulduktan sonra da posta tatarları görevlerini sürdürdü. Ancak, görünümleri önceki döneme göre değişip sadeleşti. Tatarlar, 1870'lerde 500-600 kuruş maaş almaktaydı. *Tatarân Ocağı*'na bağlı olan ve Elçi Hanı'nda kalan tatarların başında ise *tatarbaşı* (1840'tan sonra *sertatarân* veya *tatarân müdürü*) bulunurdu. 1871'de çıkarılan yönetmelikle tatarların çalışma esasları belirlendi. Nezaretin kurulmasıyla tatarların posta dağıtımındaki etkinliği azalmaya ve onların yerini posta dağıtıcıları almaya başladı. Deniz ve demiryoluyla posta taşımacılığının yaygınlaşması üzerine 1918'de posta tatarlığı kaldırıldı.

Mektup dağıtım işi, 1852-1857 yılları arasında iltizamla İsmail Paşa'ya verildi. İltizam müzayedeyle yapılır ve teslim edilen mektup karşılığında belirli bir ücret alınırdı. Ancak, hazinenin yararına olmaması ve mültezimin yetkilerini kötüye kullanması gibi gerekçelerle bu uygulama kaldırıldı.[27] 1861'den önce, mektuplar postahaneye gelir ve posta müdürünün kontrolünden sonra sahibi tarafından teslim alınır; yani, mektup sahibine götürülmezdi. Eylül 1861'de çıkarılan bir nizamname ile mektubun alınmaması durumunda mektupçular tarafından sahiplerine ulaştırılacağı esası kabul edildi; ancak, bu uygulamanın daha önce de mevcut olduğu anlaşılmaktadır.

İstanbul şehir içi posta dağıtım (Birinci Şehir Postası) imtiyazı, Ağustos 1865'te, 365.000 kuruş karşılığında Yanyalı Lianos Efendi'ye verildi. Şehir Postası, gönderilerin sadece şehir içi dağıtımından sorumluydu. Bu, esasında 1852-1857 arasında uygulanan posta iltizamının tekrar denenmesiydi. *Dersaadet Şehir Postası Nizamnâmesi* çerçevesinde kısa süre içerisinde teşkilatlandırılan ve İstanbul, Adalar ve Boğaziçi halkının kendi aralarındaki mektup, gazete ve posta taşımacılığını

27 Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu", s. 177-178; *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 158.



12- İstanbul Postahanesi

gerçekleştirecek olan şehir postası, 1865'te faaliyete geçti. İstanbul halkı bu sisteme rağbet gösterince merkez sayısı arttırıldı. İşletme, şehir dışından gelen mektupları dağıtamazdı; ancak, İstanbul'dan şehir dışına gönderilecek postaları kabul edebilirdi. İstanbul halkını postahaneye gitme zahmetinden kurtaran bu sistem, Mart 1867'de işletme süresi dolmadan lağvedildi ve şehir içi mektup dağıtım işi, bu kez Postahane-i Âmire Nezareti'ne bağlı Şehir Postası Müdürlüğü'ne verildi. Aralık 1869'da yine nezaretin idaresinde olmak üzere İkinci Şehir Postası çalışmaya başladı ve Beyoğlu, Galata, Sultanahmet, Beyazıt, Aksaray, Yeniköy, Büyükdere, Tarabya, Ortaköy, Arnavutköy, Kadıköy, Üsküdar ve Büyükada şubeleri açıldı.[28] Eylül 1875'te Üçüncü Şehir Postası kuruldu.[29] İstanbul şehir postalarının kurulmasıyla birlikte nezaretin İstanbul kadrosu da genişledi.

1882'den sonra çıkarılan yeni posta kanunu gereğince mektupların sahiplerine tesliminden alınan ücret kaldırıldı. Diğer gönderiler ise, postahaneden dağıtılırdı.[30] Mektup ve posta gönderme prosedürü şöyleydi: Gönderici mektubu memura teslim eder; memur mesafeye göre belirlediği ücreti mektubun üzerine yazar ve gönderiler gidecekleri yerlere göre tasnif edilip numaralandırılırdı. II. Abdülhamid döneminde, posta dağıtıcıları, askılı mektup çantası taşır; önü düğmeli üniforma ceketi ve fes giyerdi. Postacıların bu yönüyle İstanbul'un haberleşmesinde ve folklorunda önemli bir yerleri vardı.[31] Posta hizmetleri, özellikle II. Abdülhamid döneminde önemli ölçüde genişledi. Nitekim 1888'de bütün imparatorlukta taşınan mektup sayısı 11,5 milyon adet iken, 1904 yılında bu sayı 24,38 milyona yükseldi.[32]

Posta Ücretleri ve Şikâyetler

Mektup ve evrak ücretleri, mesafeye, ağırlığa ve taşıma vasıtasına göre değişirdi. İlk tarifelere göre 3 dirhem (1 dirhem=3,2 gr) ağırlığındaki bir adi mektup bir saatlik

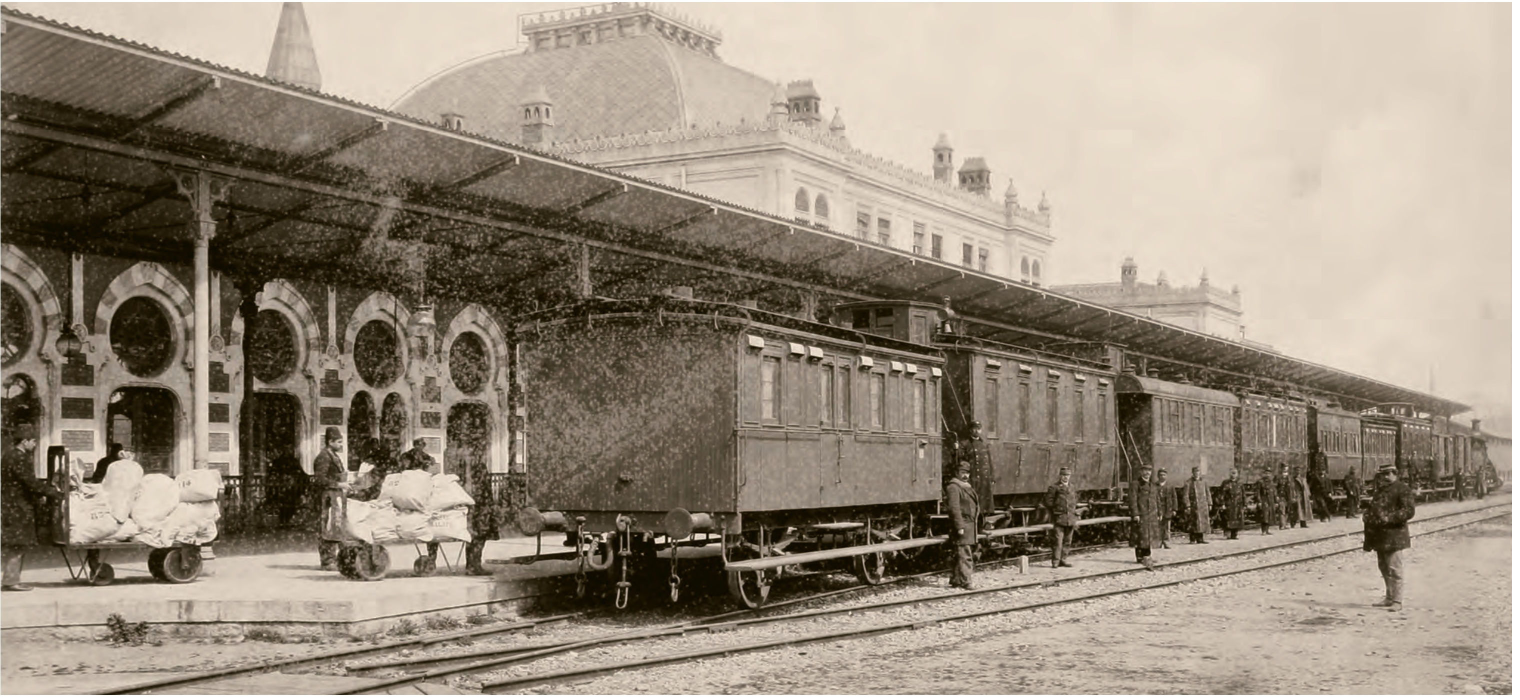
28 Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu", s. 151, 172-173.

29 Basiretçi Ali Efendi, *İstanbul Mektupları*, haz. Nuri Sağlam, İstanbul 2001, s. 440-441.

30 Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Posta Örgütü", s. 1642.

31 "Postacılar", *DBİst.A,* VI, 279-280.

32 Stanford-Ezel Kural Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, çev. Mehmet Harmancı, İstanbul 2000, c. 2, s. 282.



13- Tren ile posta nakli (İstanbul PTT Müzesi)

mesafeye 1; 4 dirhemlik 1,5 ve 5 dirhemlik de 2 paraya taşınır; taahhütlü mektuplardan ise iki misli ücret alınırdı. Taahhütlü mektubun kaybolması durumunda sahibine yüz kuruş tazminat ödenirdi. Ancak bu ücretler muntazam postahaneler için geçerliydi; diğer postahanelerden gönderilenler ise alıcıdan tahsil edilirdi.[33] Denizyoluyla gönderilen postaların ücretleri daha düşüktü. Fazla ücret tahsili, mektupların açılması ve muamelelerdeki düzensizlikler, zaman zaman posta idaresinden yapılan şikâyetler arasındaydı. Kasım 1874 tarihli *Cerîde-i Havâdis*'e göre, tüccar mektupları çeşitli gerekçelerle açılmakta; Avrupa posta yöntemlerine uyulmamakta ve bu ise, İstanbul ve diğer şehirlerdeki yabancı postahanelerin gelirlerini artırmaktan başka bir şeye yaramamaktaydı.[34] Posta idaresi, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı esnasında, asker yakınlarının mektuplarından ücret alınmamasını kararlaştırdı.[35]

İstanbul'daki Yabancı Devlet Postaları

Osmanlı Devleti'nin yurt içi ve dışıyla haberleşmesinde, zamanın Avrupa devletlerine ait olan postahanelerin önemli bir yeri vardı. Çoğunlukla İstanbul merkezli olan ecnebi postahaneleri, kapitülasyonlara paralel olarak üç asır boyunca etkin oldular. Kapitülasyon sahibi ilk devletlerden biri olan Venedik, yoğun ticari bağlantılarından dolayı daha XVI. yüzyıldan itibaren İstanbul, İzmir, İskenderiye ve Halep gibi ticaret şehirleri arasında posta kuryeleri istihdam etti. İstanbul'la ticari bağlantısı olan diğer devletler de zamanla aynı yolu izledi. Modern anlamda ilk postahaneler ise, XVIII. yüzyıldan itibaren yine yabancı devletlerce İstanbul'da kurulmaya başlandı. Yabancı postaların kurulmasında Osmanlı posta sisteminin ihtiyaçları karşılayamaması da etkili oldu. 1746'da diplomatik posta seferlerini ve 1821'den itibaren de düzenli posta hizmetini başlatan Avusturya bu konuda öncü devletlerden biriydi. Üçü İstanbul'da olmak üzere ticari merkezlerde 78 postahane açmıştı. Avusturya'nın ünlü vapur şirketleri Lloyd ve Tuna buharlı gemi kumpanyaları, XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı liman şehirleriyle Avrupa arasındaki posta taşımacılığında etkili bir rol üstlendiler.[36]

XVIII. yüzyılın ikinci yarısıyla XIX. yüzyılda Rusya, Fransa, İngiltere, İtalya, Almanya ve hatta Yunanistan ve Mısır Hıdivliği bile Osmanlı sınırları içinde posta işletme ve postahanelerini kurma imtiyazını elde etmişlerdi.[37] Kapitülasyonlar çerçevesinde hareket eden bu devletler, kendi para, pul ve ücret tarifelerini de kullanmaktaydı. Ayrıca, mücevherat ve çeşitli kıymetli eşyalar da, yine bu postalar vasıtasıyla kaçak

33 *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 166-167.

34 Basiretçi Ali Efendi, *İstanbul Mektupları*, s. 339-341, 348-354.

35 Basiretçi Ali Efendi, *İstanbul Mektupları*, s. 627-628.

36 Salih M. Kuyaş, "Posta Tarihi ve Kapitülasyon Postahaneleri-I", *TT*, 1984, sy. 1, s. 51.

37 *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 175-176.



14- Gemi ve kayıklarla posta nakli (İstanbul PTT Müzesi)

olarak ülkeye sokulurdu. 1840'ta Posta Nezareti'nin kurulmasıyla birlikte faaliyetlerini daha da arttıran yabancı postalar (Levant-Şark postaları), Âlî Paşa'nın girişimiyle 1864'te kaldırılmak istendiyse de başarılamadı. XIX. yüzyılın başlarından itibaren faaliyet gösteren, devletin bağımsızlık ve egemenlik ilkeleriyle bağdaşmayan ve Avrupa'nın iktisadi ve kültürel yayılmacılığında etkili olan bu postalar, Osmanlı Devleti'nin "yarı-sömürge"leşmesine örnek olarak gösterilir.[38]

1876'da yabancı postahaneleri kontrol altına almak, onlarla rekabet edebilmek ve Avrupa'yla posta ve haberleşmeyi sürdürebilmek amacıyla Avrupalı uzmanların görev yaptığı Beynelmilel İttihad Postaları Merkez-i Umumisi Galata'daki Millet Hanı'nda faaliyete geçti. 1880'de yine Galata'da uluslararası nitelikte hizmet veren dört postahane daha açıldı. Diğer büyük şehirlerde de açılmasına rağmen, bu postahanelerin yetersiz kalmaları sebebiyle yabancı postahaneler faaliyetlerini sürdürdü.[39] Bu postalar, aynı zamanda hükümet ve padişah aleyhinde olan neşriyatın (*evrak-ı fesadiyye*) ülkeye giriş vasıtasıydı. Örneğin, 1866'da başlayan Girit Ayaklanması üzerine propaganda yapan Yunan gazetelerini ülkeye soktuğu gerekçesiyle İstanbul'daki Yunan postahanesi 1868'de kapatıldı. Öte yandan, II. Abdülhamid'in otoriter idaresine karşı olan Jön Türklere ait muhalif gazete ve dergiler de İstanbul'a ve ülkeye yine bu yolla girmekteydi. Yabancı postahaneler sıkı gözetim ve kontrol altında tutulmasına rağmen, yasak yayınların ülkeye girişi engellenemedi. 5 Mayıs 1901'de yabancı postalara el konulması operasyonu, elçiliklerin gösterdiği şiddetli tepki üzerine sonuçsuz kaldı. Bununla birlikte, yabancı postaların faaliyetleri çeşitli yollarla engellenmeye ve hatta postahaneler kapatılmaya çalışıldı. Toptan alınan mektup pullarında indirim yapılması ve pul alanlar arasında piyango çekilmek suretiyle rekabete girişilmesi gibi uygulamalar, bu postalara karşı alınan tedbirler arasındaydı. Ancak, aynı şeyi ecnebi postaları da yapınca, 1904 yılında devletin posta gelirleri düştü. Avusturya'nın II. Meşrutiyet'in ilanını fırsat bilerek Bosna-Hersek'i ilhak etmesi üzerine başlatılan boykotta, İstanbul'daki Avusturya postahanesi ve posta kutuları tahrip edildi.

İttihatçılar da yabancı postaları kaldırabilmek veya en azından yerli posta hizmetlerini iyileştirmek suretiyle etkisizleştirebilmek amacıyla yaptıkları çalışmalara[40] rağmen bir sonuç elde edemediler. Nihayet, Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı'na girmesi ve kapitülasyonları kaldırması üzerine, 1 Ekim 1914'te çıkarılan *İmtiyazat-ı Ecnebiyyenin Lağvı* kanunuyla birlikte ecnebi postaları da kaldırıldı. Bu süreçte artan iş yükünü karşılamak

38 M. Bülent Varlık, "Bir Yarı-Sömürge Olma Simgesi: Yabancı Posta Örgütleri", *TCTA*, IV, 1653.

39 Kayserilioğlu ve Kuntay, "Postahaneler", s. 280; Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Posta Örgütü", s. 1646-1647.

40 Feroz Ahmad, *İttihat ve Terakki 1908-1914*, çev. Nuran Yavuz, İstanbul 2004, s. 87.



15- Deve ve at sırtı posta çantaları (İstanbul PTT Müzesi)

üzere Galata'da yeni bir Osmanlı postahanesi açıldığı gibi, Pangaltı, Galata, Beşiktaş, Kumkapı, Aksaray ve Mahmutpaşa Postahaneleri de yenilenip genişletildi; ayrıca, işlemler hızlandırılıp postalar otomobillerle dağıtıldı.[41] Ancak, Osmanlı Devleti savaşı kaybedince askerî ve sivil nitelikli yabancı postahaneler tekrar faaliyete geçmelerinin yanında, Sevr Antlaşması'yla konumlarını güvence altına da aldılar. Âdeta yılan hikâyesine dönen bu konu, Kurtuluş Savaşı sonunda imzalanan Lozan Antlaşması'nın 113. maddesiyle kesin bir çözüme kavuşturularak yabancı postahaneler ortadan kaldırıldı.[42]

TELGRAF İSTANBUL'DA

Telgraf, haber ve mesajların kodlar vasıtasıyla kısa süre içerisinde çok uzaklara ulaşmasını sağlayan bir haberleşme aracıdır. Telgraf gelmeden önce İstanbul ile Silistre (Bulgaristan) arasında birer saat aralıklı olmak üzere haberleşme kulelerinin yapılması düşünülmüş; ancak, Boğaz civarındaki pilot uygulama sonuçsuz kalmıştı. Telgrafın icadından sonra bu önemli aygıtın haberleşmede kullanımı, 1843'ten itibaren Amerika Birleşik Devletleri, Batı ve Kuzey Avrupa ile Rusya'da yaygınlaşmaya başladı. 1837'de telgrafı icat eden Samuel Morse, kısa süre sonra İstanbul'a davet edildi. Morse, bu sırada Paris'te telgrafı deniyordu. 1839'da Morse'nin ortağı olan Mr. Chamberlain telgraf makinesini İstanbul'a getirdi. Amacı, Osmanlı Devleti ile Avusturya'dan bu icadın kabulünü istemek, yani bir bakıma patent almaktı. Fakat İstanbul'da Robert Kolej'in müdürü Cyrus Hamlin'in evinde yapılan denemelerde bazı eksikliklerin görülmesi üzerine aletin Viyana'da tekrar incelenip İstanbul'a getirilmesi kararlaştırıldı. Ancak, Chamberlain ve ekibinin bindikleri geminin Tuna Nehri'nde batması ve Chamberlain'in vefat etmesi üzerine bu girişim neticesiz kaldı.[43]

İkinci girişimi, Amerikalı jeolog Lawrence Smith yaptı. İstanbul'dan yakın bir şehre telgraf hattı çekmek amacıyla bir telgraf makinesi getirten Smith,

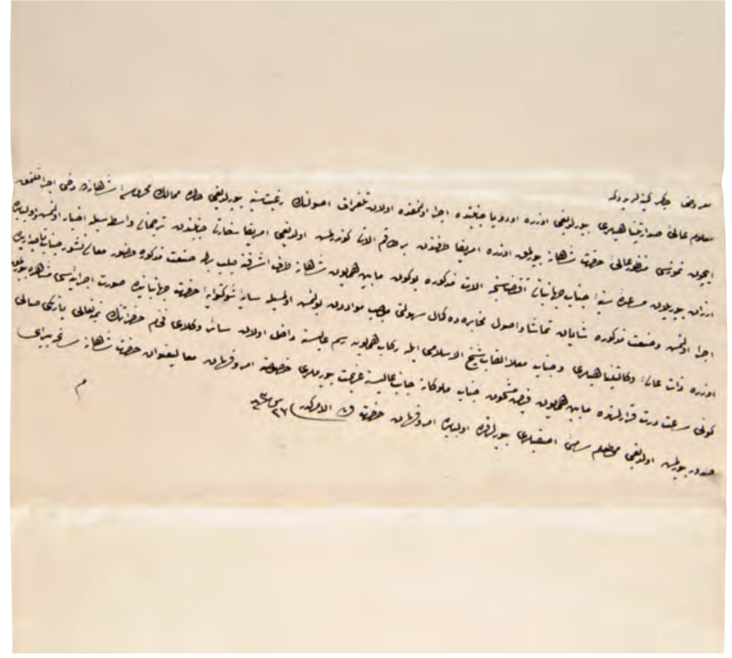
41 *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 180.

42 Varlık, "Bir Yarı-Sömürge Olma Simgesi: Yabancı Posta Örgütleri", s. 1655-1656.

43 Mustafa Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, ed. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s. 46.



16- Telgraf makinesi (İstanbul PTT Müzesi)



17- Sultan Abdülmecid'in Amerika'dan getirtilen telgraf makinesinin nasıl çalıştığını görmek üzere vükelayı Mabeyn'e davet eden 10 Ağustos 1847 tarihli iradesi (BOA, İ.DH, nr. 153/7919)

9-10 Ağustos 1847'de Beylerbeyi Sarayı'nın bulunduğu yerdeki ilk denemesini Sultan Abdülmecid'in huzurunda gerçekleştirdi.[44] Padişah, Smith'e bir madalya verdiği gibi, 22 Ocak 1848'de Avrupa'nın ilk telgraf beratını ve madalyasını Morse'ye gönderdi. Morse de 6 Ocak 1849'da padişaha bir teşekkür mektubuyla cevap verdi.[45] Sultan Abdülmecid, ayrıca, Edirne'ye kadar bir telgraf hattı kurması teklifini Smith'e yaptıysa da bundan bir sonuç elde edilemedi. Bu gelişmeler, Osmanlı Devleti'nin Avrupalı devletlerden önce telgrafla ilgilendiğini göstermektedir.

Kırım Savaşı ve Telgrafın İstanbul'da Kullanılması

Ortaya çıkışından kısa süre sonra İstanbul'da kullanılmaya başlanan telgraf, bir haberleşme aracı olarak ilk kez Kırım Savaşı'nda kullanıldı. Osmanlı Devleti'nin İngiltere ve Fransa'yla birlikte Rusya'ya karşı savaştığı 1853-1856 Kırım Harbi'nde kısa sürede geniş bir telgraf ağı kuruldu. Savaşın gidişatını öğrenmek için pratik bir haberleşme vasıtasına ihtiyaç duyulduğundan ilk telgraf hatları askerî amaçlı olarak yapıldı. Varna-İstanbul telgraf hattı bunlardan biriydi. İngiliz ve Fransız girişimcilerin hazırladığı inşa ve masraf raporları, hükümetin kurduğu komisyonlarda incelendi ve padişahın onayıyla telgraf hatlarının yapımına karar verildi.[46] Fransızlar bir yandan İstanbul-Edirne-Belgrad ve Edirne-Şumnu hatlarını yaparken, bir yandan da 1855'te Varna-Balaklava-İstanbul arasında denizaltı kablosu çekildi. Neticede 19 Ağustos 1855'te İstanbul-Edirne; 6 Eylül 1855'te de Edirne-Şumnu hatları tamamlanarak[47] daha önce Fransızların yaptığı Varna-Şumnu hattına bağlandı. Bu arada, hattın yapımını üstlenen M. de la Rue, 19 Ağustos'ta Edirne'den İstanbul'a çektiği ilk telgrafta hattın tamamlandığını Hariciye Nezareti'ne bildirdi.[48] 270 km'lik bu hat, Küçükçekmece, Büyükçekmece, Kumburgaz, Ereğli, Çorlu, Lüleburgaz ve Havza üzerinden Edirne'ye varmaktaydı.

İstanbul'dan başlayarak Tekirdağ, Gelibolu, Serez üzerinden Selânik'e ulaşacak diğer bir hattın yapımı için de 1856 sonunda padişah iradesi çıktı. Selânik'e kadar uzanan hattın bir kolu bilahare Manastır, Üsküp, İlbasan, İşkodra üzerinden (daha sonra Saraybosna) Avusturya ve diğer kolu da Yanya, Preveze, Avlonya üzerinden Otranto'ya (İtalya) bağlandı. 7 Temmuz 1860'ta İstanbul ile Selânik arasında ilk telgraf haberleşmesi yapıldı.[49]

44 Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", s. 47; BOA, İ.DH, 153/7919, 10 Ağustos 1847 (27 Şaban 1263).

45 *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 188, 190.

46 Neriman Ersoy Hacısalihoğlu, "Kırım Savaşında Haberleşme: Varna Telgraf Hattı Şebekesi", *Savaştan Barışa: 150. Yıldönümünde Kırım Savaşı ve Paris Antlaşması (1853-1856) Bildiriler*, İstanbul 2007, s. 122.

47 *Vak'anüvis Ahmet Lutfî Efendi Tarihi*, haz. Münir Aktepe, İstanbul 1984, c. 9, s. 118-19; BOA, İ.DH, 326/21244, 22 Ağustos 1855 (8 Zilhicce 1271).

48 BOA, İ.DH, 326/21244; Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", s. 60.

49 Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", s. 83 vd.





18a-b- Osmanlılar' ın Prusya ile 17 Şubat 1857'de yaptığı, teatisi yapılmamış telgraf antlaşması (BOA, MHD, nr. 144)





NOS
FRANCISCUS JOSEPHUS
PRIMUS
DIVINA FAVENTE CLEMENTIA
AUSTRIAE
IMPERATOR;

Hungariae, Bohemiae, Lombardiae et Venetiarum, Dalmatiae, Croatiae, Slavoniae, Galiciae, Lodomeriae et Illyriae Rex; Archidux Austriae; Magnus Dux Cracoviae; Dux Lotharingiae, Salisburgi, Styriae, Carinthiae, Carnioliae, Bucovinae, superioris et inferioris Silesiae; Magnus Princeps Transilvaniae; Marchio Moraviae; Comes Habsburgi et Tirolis etc.

Notum testatumque omnibus et singulis, quorum interest, tenore praesentium facimus:

19a-b- Avusturya ile Osmanlılar arasında yapılan 7 Şubat 1857 tarihli telgraf antlaşması (BOA, MHD, nr. 146)

İstanbul Telgrafhaneleri

Kırım Savaşı esnasında Edirne hattı ihtiyacı karşılayamadı ve İngilizler Eylül 1855'te Varna Limanı'ndan Kilyos kıyısına kadar deniz altından bir kablo çekti. Beyoğlu Tepebaşı'nda telgraf merkezi hâline getirilen bir evden Kilyos'a havai bir hat çekildi. İngiliz ordusundaki telgraf memurları bu hattı kullanmaya başladı.[50] Bu yıllarda İstanbul Telgrafhane Müdürü, Fransız M. de Lusson idi. 10 Eylül 1855'te "Müttefik Orduların Sivastopol'a girdiği" haberi, Osmanlı telgraf sistemi üzerinden Avrupa'ya iletildi. İngilizlerin savaşın sonunda Osmanlı Devleti'ne devrettiği Varna-İstanbul denizaltı hattı,[51] 1864'e kadar kullanıldı. Ancak, bu hattın ihtiyacı karşılayamaması ve sık sık kesilmesi üzerine, 1861 yılında İstanbul-Varna arasına havai bir hat çekildi.[52] Öte yandan, Ocak 1859'da Üsküdar-İzmit hattı tamamlanarak Üsküdar'da bir telgrafhane açıldı. Ancak, 1871'de Telgraf İdaresi'nin Posta Nezareti'ne bağlanmasıyla birlikte bu telgrafhane de İstanbul merkeze taşındı.

Osmanlı Telgraf İdaresi 1855'te kuruldu ve 1871'de Posta Nezareti'yle birleşinceye kadar Dâhiliye Nezareti'ne bağlı olarak hizmet verdi. İlk Telgraf Müdir-i Umumisi ise, Mart 1855'te bu göreve getirilen Billurizade Mehmed Efendi idi. 21 Eylül 1871'de işleri kolaylaştıracak bir idari ve tasarruf tedbiri alındı. Osmanlı Telgraf İdaresi Posta Nezareti'ne bağlanarak Posta ve Telgraf Nezareti ortaya çıktı.[53] İstanbul, Osmanlı Devleti'ndeki bütün telgraf şebekesinin merkezinde yer alıyordu. M. de la Rue, 1855'te Bâbıâli karşısında bir telgrafhane inşasına başladı. Ünlü mimar Fossati tarafından yapılan ve bugün hiçbir kalıntısı kalmayan ilk telgrafhane (*Telgrafhane-i Âmire*) binası iki katlı olarak Topkapı Sarayı'nın yakınında inşa edildi. Oldukça sade olan bu bina, Alay Köşkü ile Soğukçeşme

50 Ersoy Hacısalihoğlu, "Kırım Savaşında Haberleşme", s. 129.

51 BOA, İ.HR, 140/7343, 20 Şubat 1857 (25 Cemaziyelahir 1273).

52 Ersoy Hacısalihoğlu, "Kırım Savaşında Haberleşme", s. 129-130; Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", s. 81.

53 Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", s. 46.

Kapısı arasındaki sur duvarına bitişikti. Sur duvarları üzerinden Yedikule'ye kadar ulaşan hattın başlangıcında bulunan ve yapılan eklerle büyütülen bu telgrafhane, daha sonraki düzenlemeler esnasında yıktırıldı.[54] Telgrafhanenin hemen yanındaki Alay Köşkü de bir ara buraya bağlanmış ve hatta Posta ve Telgraf nazırları burada görev yapmıştı.

Galata, Üsküdar ve Kasım 1867'de de Rumelihisarı Telgrafhaneleri şebekeye dâhil oldu. Rumelihisarı yanında hizmete açılan telgraf odası, yangın ihbarında da önemli hizmetler gördü. Bu genişlemeye paralel olarak telgraf merkez teşkilatı personeli de zamanla arttı. 1861 yılı başlarında İstanbul, Üsküdar ve Beyoğlu Telgrafhanelerinde toplam 80'i aşkın personel görev yapmaktaydı.[55] Bunların dışında, Maslak-Emirgân, Tersane-i Âmire (Kasımpaşa), Dolmabahçe Sarayı ve Tokatköy (Beykoz) Çiftlik-i Hümayun gibi ikinci derecede telgraf merkezleri de vardı. Taşradan gelen telgrafların Boğaz geçişi başlı başına bir sorundu. Şöyle ki, Anadolu'dan Üsküdar merkezine gelen telgraflar, buradan kayıklar veya Ahırkapı-İhsaniye arasındaki kablo vasıtasıyla İstanbul'a ulaştırılırdı. Ancak, gemiler yüzünden kablo sık sık kesildiği ve kayıklar da yetersiz kaldığı için 1863'te icap eden kara bağlantı hatlarıyla birlikte Anadolu ve Rumelihisarları arasına Fransız yapımı yeni teknoloji bir kablo döşendi.[56]

Telgraf, resmî haberleşmenin yanında İstanbul halkına ve tüccarlara da büyük kolaylıklar getirdi. Halk bu yüzden telgraf hatlarının yapımına önemli ölçüde destek ve katkı verdi. Tüccarın Avrupa'yla haberleşmesini kolaylaştırmak amacıyla Galata'dan Borsa'ya bir telgraf hattı döşendi. Bilgilerin telgraf sayesinde hızlıca aktarılmasının en önemli etkisi, mali ve ticari alanlarda görüldü. Ancak bu, bazı suistimal ve yolsuzlukları da beraberinde getirdi. Şöyle ki, İstanbul'daki telgraf telleri, direkler ya da evlerin duvarlarına takılan kancalar vasıtasıyla dağıtılırdı. Bu ise, bu hatlara girebilen bazı sahtekârların Avrupa'daki ve özellikle borsadaki gelişmeleri önceden öğrenerek haksız kazanç elde etmelerine neden oldu. Genellikle Avrupalı, gayrimüslim ve Levantenler, borsa üzerinden sahte haberler yayarak[57] veya önemli haberleri kaçak yolla öğrenerek bunu kazanca dönüştürmekteydi. Bunları önlemek için Ekim 1863'te Yedikule'de hatların birleştiği yerde bir bina yapılarak telgrafların burada toplanmasına ve buradan atlılar vasıtasıyla dağıtılmasına karar verildi.[58] Bu durumda, Üsküdar telgrafhanesine gelen bir telgraf, Anadoluhisarı-Rumelihisarı ve Beyoğlu üzerinden Yedikule'deki merkeze ulaştırılıyor ve buradan da şehre dağıtılıyordu.



20- Telgraf makinesi (İstanbul PTT Müzesi)

Telgraf Mektepleri ve Fabrika

İstanbul'da yaşayan Levanten, banker, sarraf ve ecnebi tüccarlar, hızlı ve güvenli olduğu için haberleşmede telgrafı tercih ederlerdi. Başlangıçta telgraf memurları ile teknik ve idari personel, Fransa'dan getirtildi. Ancak, 1856'dan itibaren Türk ve Müslümanlar da bu görevleri üstlenmeye başladılar. Telgraf merkezlerinin artmasına paralel olarak yetişmiş personel ihtiyacı da arttı. İstanbul telgraf merkezinde personel yetiştirilmesine rağmen, bu, ihtiyacı karşılamıyordu. Bu yüzden, 1860'ta telgraf memuru yetiştirmek için Soğukçeşme'de Gülhane Parkı

54 Semavi Eyice, "İstanbul'da İlk Telgrafhane-i Amire'nin Projesi (1855)", *TD*, 1984, sy. 34, s. 61-68.

55 Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu", s. 190-192.

56 Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", s. 107-108.

57 Orhan Koloğlu, "Yeni Haberleşme ve Ulaşım Tekniklerinin Osmanlı Toplumunu Etkileyişi", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, haz. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s. 604.

58 Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", s. 108-109.



21- Soğukçeşme Kaleburnu'ndaki ilk telgraf merkezinin kapı levhası, 1855 (İstanbul PTT Müzesi)

karşısında Adlî Tıp olarak kullanılan binanın olduğu yerdeki ahşap binada ilk Telgraf Mektebi (Fünun-ı Telgrafiye Mektebi) açılarak teorik ve uygulamalı dersler verilmeye başlandı. Ancak, kısa bir süre sonra (muhtemelen 1864'te) bu mektebin kapanması üzerine, Mekteb-i Fünun-ı Makineciyân adıyla yeni bir okul açıldı. Ocak 1872'de de Posta ve Telgraf Mektebi bu alanda eğitim vermeye başladı; okul mezunlarından bazıları ileri düzeyde mühendislik eğitimi için Avrupa'ya gönderildi. Ancak, bu okulun da 1880'de kapanması üzerine Darüşşafaka Mektebi'nin programlarına telgrafçılıkla ilgili dersler konuldu ve telgrafçılar bu okul mezunlarından seçilmeye başlandı. Bu alanda son olarak 1910 Ocak'ında Telgraf Mekteb-i Âlîsi açıldı.[59] Buradan yetişen telgrafçılar, özellikle I. Dünya Savaşı'nda önemli görevler üstlendiler. Okul, Cumhuriyet devrinde de hizmet vermeyi sürdürdü.

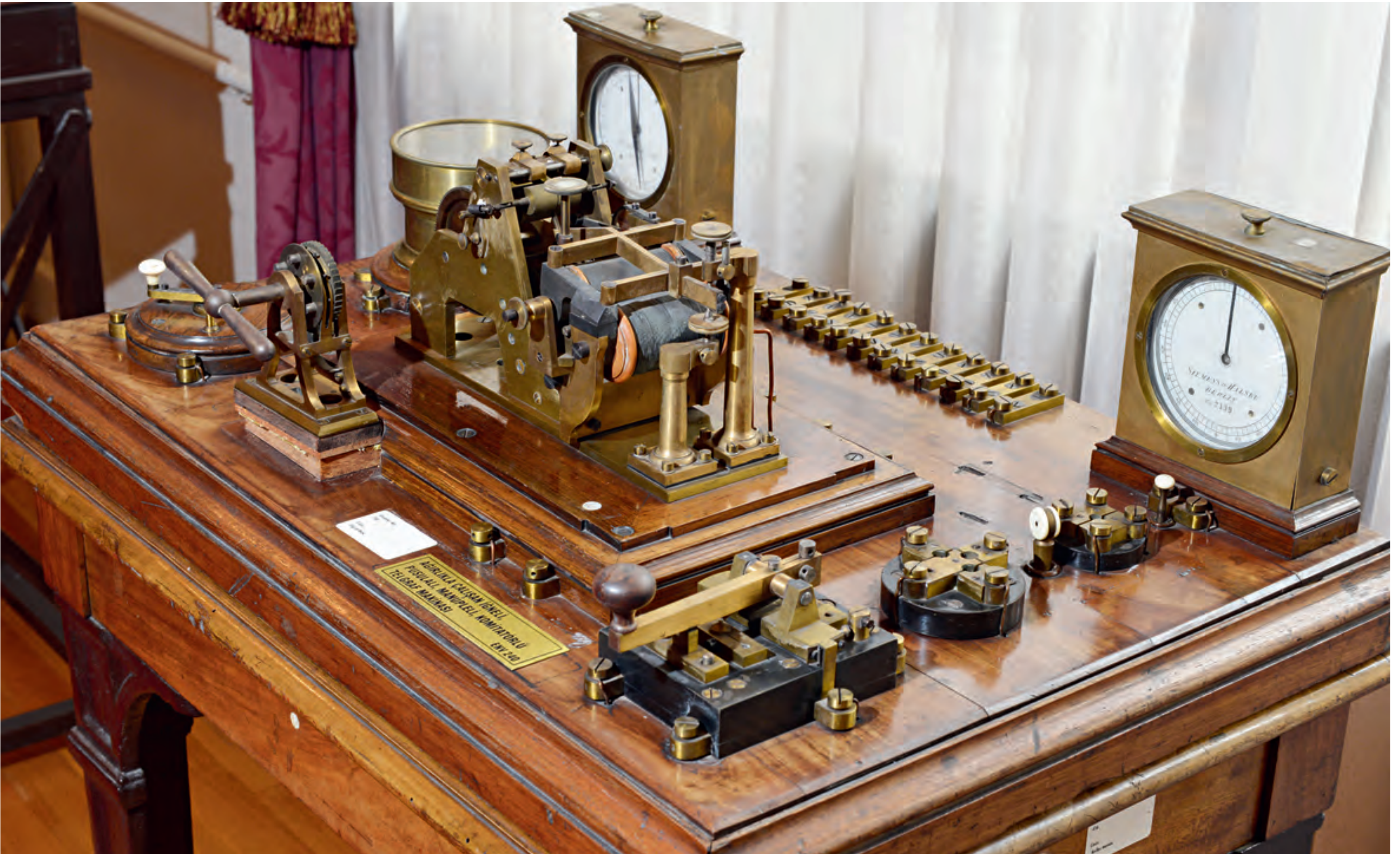
Osmanlı Devleti'nde telgrafın kullanılmaya başlanmasıyla ortaya çıkan bir diğer sorun da alet ve edevat teminiydi. Başlangıçta telgraf alet ve edevatı Avrupa'dan getirtilir ve bu, dışa bağımlılığa ve ithal edilenlerin oldukça pahalıya mal olmasına neden olurdu. Bu yüzden, Mayıs 1869'da, Feyzi Bey'in Telgraf müdürlüğü döneminde ilk kez telgraf alet ve edevatı üretimine geçildi. Gülhane Parkı'nın girişinin karşısında, Adlî Tıp binasının bulunduğu yerdeki terzihane adlı ahşap binanın bir odasında kurulan küçük atölyede iki ay içerisinde yüz telgraf makinesi yapıldı; bunlar Avrupa'dan ithal edilenlerden daha ucuz, kullanışlı ve sağlamdı. Daha sonra farklı yerlere ve en son da surların içine alınarak geliştirilen bu fabrika, sadece İstanbul'un değil, ülke ihtiyacının da önemli bir bölümünü karşılama başarısını gösterdi. Başarılı bir şekilde işletilen fabrikada, 1869-1918 yılları arasında 5.000'den fazla telgraf makinesi üretildi.[60]

Telgraf Dili ve Tarifeleri

İstanbul'da telgrafın kullanılmasıyla birlikte ortaya çıkan sorunlardan biri de kullanılan dille alakalıydı. Telgraf, başlangıçta bütün hatlarda Fransızca olarak çekilmekte ve bu, İstanbul halkının telgraftan yararlanmasını

59 Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Posta Örgütü", s. 1649-1650.

60 Nesimi Yazıcı, "Osmanlı Telgraf Fabrikası", *TDA*, 1983, sy. 22, s. 76-80.



22- Ağırlıkla çalışan telgraf makinesi (İstanbul PTT Müzesi)

engellemekteydi. Ancak, telgrafın hizmete girmesinden kısa bir süre sonra Türkçe de kullanılan diller arasına girdi. Bu konuda çalışma başlatan Mustafa Efendi'nin hazırladığı Türkçe telgraf alfabesi (*Mustafa Alfabesi*) sayesinde 3 Mayıs 1856'da Edirne'den İstanbul'a 128 kelimelik ilk Türkçe telgraf çekildi. Türkçe telgraf sayesinde İstanbullular telgrafı benimsedi ve telgraf sayısı arttı.[61]

Telgraf ücretleri, kelime sayısına ve mesafeye göre hesaplanırdı. 1855'ten 1876'ya kadar telgraf ücretleri oldukça yüksekti. Telgraf Komisyonu, 1855'te yaklaşık on yıl geçerli olacak ilk telgraf tarifesini hazırladı. Buna göre, İstanbul-Edirne arasında 25 kelimelik bir telgraf 33 ve İstanbul-Şumnu ise 52; 1862-1863'te İstanbul'dan Ankara'ya gönderilecek 20 kelimelik bir telgrafın ücreti 40 ve İstanbul-Avlonya ise, 90 kuruştu. İhtiyaç üzerine hazırlanan 1864 tarifesine göre özellikle Rumeli yönündeki telgraf ücretleri düşürüldü ve İstanbul-Avlonya ücreti 45 kuruşa indirildi. Uzun mesafelerden biri olan İstanbul'dan Basra'ya 20 kelimelik bir telgraf ise, 277 kuruşa çekilmekteydi. Daha sonra yürürlüğe konan 1869 ve 1873 tarifeleri ise uygun ve kullanışlıydı.[62] 1876 tarifesi, ücretleri daha da düşürdü. Bununla birlikte, zaman zaman yanlış hesaplamadan kaynaklanan fazla ücret talebi ve anlaşmazlıklar olabiliyordu.[63] Resmî telgraflar ise her zaman için ücretsizdi.

Telgraf ve Ülke Yönetimi

21 Ocak 1865'te Bombay'dan Bağdat'a ve buradan da İstanbul'a çekilen telgraf, Hindistan'ı İstanbul'a, İstanbul'u da Londra'ya; diğer bir ifadeyle Doğu'yu Batı'ya bağlamıştı.[64] Üsküdar, İzmit, Ankara, Sivas, Diyarbakır, Musul, Bağdat, Basra, Fav, Hindistan güzergâhından oluşan bu hatta İstanbul'un merkezî bir rolü vardı. Telgraf, devlet yönetimi açısından da son derece önemliydi. Zira başta padişah olmak üzere Osmanlı idarecileri, bu sayede imparatorluğun en ücra köşesindeki idari birimlerle kolayca ve hızlı bir şekilde haberleşebilmekteydi. II.

61 Yazıcı, "Tanzimat Döneminde Osmanlı Haberleşme Kurumu", s. 205. Osmanlı telgrafı ve dil konusu için bkz. Nesimi Yazıcı, "Osmanlı Telgrafında Dil Konusu", *AÜİFD*, 1983, sy. 26, s. 751-764.

62 Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", s. 117-118; *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 196.

63 Basiretçi Ali Efendi, *İstanbul Mektupları*, s. 659.

64 Kaçar, "Osmanlı Telgraf İşletmesi", s. 52, 78.



23- Sultan II. Abdülhamid armalı telgraf makinesi (YSM)

Abdülhamid telgrafı, önem verdiği modernleşme ve çağı yakalama çabaları yanında, devlet ve taşra yönetiminde benimsediği merkeziyetçilik siyasetini uygulamanın ve taşraya hâkim olmanın etkili bir vasıtası olarak görmüş ve bundan geniş ölçüde yararlanmıştı.[65]

II. Abdülhamid döneminde imparatorluğun en ücra köşelerine kadar telgraf hatları döşendi ve başkent İstanbul, Ege'deki adalara, Trablusgarp'a ve hatta ulaşımı çok güç olan Fizan'a bağlandı. Telgrafın geliştiği bu dönemde Yıldız Sarayı'nda da bir telgrafhane (*Yıldız Telgrafhanesi*) açılarak bütün ülkenin, taşra yöneticilerinin ve halkın sarayla doğrudan bağlantısı kuruldu. Bir yandan da jurnalciliği yaygınlaştıran bu durum, getirdiği bazı olumsuz neticelere rağmen taşra üzerinde etkili bir kontrol mekanizması oluşturdu. 1882'de 23.380 km olan toplam kara hatları uzunluğu, 1904 yılında 49.716 km'ye ulaşırken, denizaltı hatları da 610'dan 621 km'ye çıktı. Aynı dönemde gönderilen telgraf sayısı 1.000.000'dan 3.000.000'a; elde edilen gelir miktarı da yaklaşık 39.000.000'dan 89.000.000 kuruşa yükseldi.[66] Osmanlı hizmetindeki bir Fransız telgraf mühendisine göre, "Türkiye, yol ve demiryollarının gidemediği yerlere kadar telgraf hatlarını geren ilk ülke" idi.[67] Demiryoluna göre telgraf hatlarının çok daha hızlı ve kolay döşenmesi de, kuşkusuz bu gelişmede etkili oldu.

Telgraf, II. Abdülhamid rejimine önemli hizmetlerde bulundu; ancak, II. Meşrutiyet'in ilanında görüldüğü üzere, bu kez rejimin yıkılmasındaki gelişmelerde de stratejik bir rol üstlendi. Gerçekten de, telgraf sayesinde hem padişah Meşrutiyet'i ikinci kez ilan etmek zorunda kalmış hem de devrim hareketi kısa zamanda bütün imparatorluğa yayılmıştı. Resneli Niyazi Bey'in dağa çıkmasıyla başlayan II. Meşrutiyet'in ilanı sürecinde, İttihatçı telgrafçılar hareketin yayılması ve duyurulmasında hatta II. Abdülhamid'in aldığı karşı tedbirlerin haber verilip etkisizleştirilmesinde önemli roller üstlendiler. Bu yönüyle Meşrutiyet, belki de "tarihte telgraf sayesinde gerçekleştirilen ilk ihtilal hareketi" olma özelliğini taşır.

65 Koloğlu, "Yeni Haberleşme ve Ulaşım Tekniklerinin Osmanlı Toplumunu Etkileyişi", s. 605.

66 Stanford-Ezel Kural Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, c. 2, s. 281.

67 Niyazi Berkes, *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, haz. Ahmet Kuyaş, İstanbul 2003, s. 344.



24- Galvanometreler: Hat akımını ölçmeye yarayan telgraf elektrik düzenleyicileri (İstanbul PTT Müzesi)

Jön Türkler, II. Abdülhamid'e karşı muhalefette bulundukları dönemde de telgraftan geniş ölçüde faydalandılar. Teşkilat yapısında ve faaliyetlerinde gizliliğe ve haberleşmeye büyük önem veren İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin meşhur üçlüsünden biri olan ve aynı zamanda postacılık mesleğinden gelen Talat Paşa, "Hemen hemen bütün başlıca posta-telgraf merkezleri kontrolümüz altındaydı."[68] demek suretiyle İttihatçıların başarılı teşkilatlanmalarını, posta ve telgraf teşkilatına hâkim olmalarına bağlar. II. Abdülhamid döneminde yurt içindeki İttihat ve Terakki Cemiyeti üyeleriyle Avrupa'dakilerin iletişimi, yani gazete ve mektupların ulaştırılması ve propaganda faaliyetleri, Galata'daki Fransız postahanesi ve Toustin Paşa'nın yardımıyla gerçekleştirilebildi. Yıldız Telgrafhanesi'nde çalışan İttihatçı Kara (Zülüflü) Kemal, İstanbul'da geniş bir çevreye sahipti ve muhalif yayınları güvendiklerine kolayca ulaştırmaktaydı. Osmanlı Hürriyet Cemiyeti'nin İstanbul'daki teşkilatını da o kurmuştu. I. Dünya Savaşı esnasında iaşe nazırlığı yapan Kara Kemal, Millî Mücadele Dönemi'nde de İstanbul'dan Anadolu'ya insan, silah ve cephane aktarımında önemli hizmetlerde bulundu.

Posta ve telgraf teşkilatı, Millî Mücadele ve Kurtuluş Savaşı dönemlerinde de önemli hizmetler gördü ve düşmanın her türlü hareket ve haberleşmesi bu sayede takip edilebildi. Millî Mücadele'ye önemli katkısı olan Karakol Cemiyeti'nin Anadolu'yla haberleşmesi, telgrafçılar sayesinde gerçekleşebildi. Karakol Cemiyeti'nin oluşturduğu menzil hattı da, İstanbul'dan Anadolu'ya insan, silah ve cephane aktarımında önemli rol oynadı. Bu yüzden, işgal dönemi İstanbul'unda telgraf haberleşmesi sıkı kontrol altında tutulmuştu. Sirkeci'deki Büyük Postahane'de konuşlanan bir müfrezenin telgraf iletişimini kontrol etmesine rağmen, telgraf haberleşmesi gizlice yürütüldü ve özellikle askerî haber almada önemli fonksiyonlar üstlendi. Karakol Cemiyeti üyeleri Mütareke Dönemi'nde İstanbul'da haber alma faaliyetlerini yürüttükleri gibi, İstanbul Telgrafhanesi müdürü Arap İhsan, Hacı Mümtaz ve Cevat beyler vasıtasıyla da Kuvâ-yı Milliyecilerin Ankara'yla haberleşmesini sağladılar.[69] Müdafaa-yı Milliye (MM) ve Felah grupları da Anadolu'ya adam ve silah göndermenin yanı sıra Ankara'yla haberleşme ve istihbarat temininde de önemli işler yaptılar.

TELEFON İSTANBUL'DA

Telgrafın yayılmasıyla hız kazanan haberleşme, telefonun kullanılmasıyla birlikte hem daha hızlı hem de pratik bir hâle geldi. 1876'da Amerikalı Graham Bell tarafından icat edilen ve haberleşme alanında bir çığır açan telefon, 1877'den itibaren haberleşmede kullanılmaya başlandı. İlk şehir içi telefon hatları 1879'da Paris ve 1886'da Brüksel'de çekildi. 1900'e kadar Amerika Birleşik Devletleri, Büyük Britanya ve Avrupa ülkelerinin çoğu, kısmen ya da tamamen hükümet kontrolü altında olmak üzere geniş telefon ağlarına sahipken,[70] telefonun Osmanlı Devleti'nde yaygınlaşması nispeten geç oldu. Oysa telefon, 1878 yılında Paris Sergisi'nde ilk kez teşhirinden kısa bir süre sonra İstanbul'un gündemine girmişti. Ancak 1879'da İstanbul ve çevresi için telefon şebekesi kurma

68 Cemal Kutay, *Şehit Sadrıazam Talat Paşa'nın Gurbet Hatıraları*, İstanbul 1983, c. 1, s. 204.

69 Bülent Çukurova, *Kurtuluş Savaşı'nda Haberalma ve Yer Altı Çalışmaları*, Ankara 1994, s. 29, 60.

70 Steve Amann, "Telegraphy and Telephony", *A Dictionary of Nineteenth-Century History*, ed. John Belchem ve Richard Price, London 2001, s. 605.





25- Muhtelif telefonlar (İstanbul PTT Müzesi)

imtiyazını talep eden Mösyö Kumbari'nin isteği kabul görmedi. Bundan sonra aynı konuda yapılan diğer teklifler de sonuçsuz kaldı.

1881 yılında Soğukçeşme'deki telgrafhane binasıyla Yenicami'deki eski ahşap postahane binası arasında çekilen ve dört telefonun bağlı olduğu hat, Osmanlı'daki ilk telefon hattı olarak bilinmektedir. Yine aynı tarihte, Galata Postahanesi ile Yenicami Postahanesi; Osmanlı Bankası'nın Galata'daki merkeziyle Yenicami şubesi ve Galata Liman İdaresi'yle Kilyos Tahlisiye (Kurtarma) Servisi arasında tek telli telefon hatları çekildi. Ancak, Galata-Kilyos hariç, diğer telefon hatları 1886'da kaldırıldığı gibi, genel telefon kullanımı da yasaklandı. Tahttan indirilme, ölme ve öldürülme korkusu yaşayan II. Abdülhamid, "gizli kapaklı işler görülmesine müsait bir icat" olduğu gerekçesiyle telefonu yasakladı[71] ve 1892'den itibaren yasağı iyice sıkılaştırdı. Hatta telefon işletilmesi ve kullanılması için imtiyaz talep eden yabancı şirketlere izin vermediği gibi, telefon malzemesi ithalini de yasak kapsamına aldı. Ancak bu, Avrupa devletlerinin şikâyet ve protestolarına neden oldu.[72]

Telefon yasağı II. Meşrutiyet Dönemi'ne kadar sürdü. 1908 yılında tekrar İstanbul'da kullanılmaya başlanan telefon, telgrafın aksine oldukça yavaş bir gelişme gösterdi. 10 Mayıs 1909'da yapımı yeni tamamlanan Sirkeci Büyük Postahanesi'ne Fransa'dan getirtilen 50 hatlık bir telefon santrali kuruldu; 45 adet de manyetolu masa telefonu getirtildi. Bu telefon santralinin 28 hattı devlet daireleriyle bankalara tahsis edildi ve kısa sürede ihtiyaca cevap veremez hâle geldi. Bunun üzerine Fransa'ya 5 telefon santrali (biri yüzlük, ikisi yirmi beşlik, biri on beşlik ve biri de onluk) sipariş edilerek Beyoğlu, Pangaltı, Maliye ve Mebusan Telgrafhanelerinde birer santral kuruldu. 1871'den beri Posta ve Telgraf Nezareti adıyla görev yapan kurumun adı da 1911'de Posta, Telgraf ve Telefon Nezareti'ne dönüştürüldü. Bu gelişmelerin bir sonucu olarak 1912 ve 1913 yıllarında telefon hizmetiyle ilgili iki nizamname hazırlandı.

Posta ve Telgraf Nezareti, devletin kullanımı dışında şahıslara telefon kullanımı ruhsatı vermemişti. 1909'da haberleşme ve tesisi kararlaştırılan telefon hizmetlerini de düzenlemek üzere Belçika Posta Genel Müdürü Mösyo Sterpin görevlendirildi. Öte yandan,

71 Orhan Koloğlu, *Abdülhamit Gerçeği*, İstanbul 2007, s. 275.

72 Aliye Önay, "Türkiye'de Telefon Teşkilatının Kuruluşu", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, ed. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar, İstanbul 1995, s. 123-25.

6 Nisan 1911 tarihinde İngiliz, Amerikan ve Fransız sermayedarlarından meydana gelen bir gruba merkezi İstanbul olan Dersaadet Telefon Anonim Şirket-i Osmaniyesi adlı şirketi kurma izni verilerek telefon hizmetinden halkın da yararlanmasının önü açıldı. Şirket, Pendik'ten Anadolu Kavağı'na, Yeşilköy'den Rumeli Kavağı'na kadarki sahalarda merkezî bataryalı (manuel) telefon santral ve şebekeleri kurma ve 30 yıl boyunca işletme imtiyazına sahipti.[73] Şirket içtüzüğüne göre, üç ana merkezle diğer küçük merkezlerdeki santralleri bir buçuk yılda kuracak, gelirinin %15'ini üç ayda bir hükümete verecek ve on seneden sonra da idari personel hariç, yabancı personel çalıştırmayacaktı.[74] Şirket, Kadıköy'deki 2.000, Beyoğlu'ndaki 6.400 ve Tahtakale'deki 9.600 hatlık telefon santrallerini ancak 28 Şubat 1914'te faaliyete geçirebildi. Daha sonra bunlara, Kandilli, Paşabahçe, Erenköy, Büyükada, Heybeliada, Kartal, Büyükdere, Tarabya, Bebek, Bakırköy ve Yeşilköy'deki küçük çaplı ve manuel sistemli diğer santralleri ekledi.[75] Şehirde genel telefon görüşmesi, Silahtarağa Elektrik Fabrikası'nın kurulmasıyla mümkün oldu; zira üç yıllık gecikmenin temel sebebi de elektrik ihtiyacının karşılanamamasıydı.

Telefonun İstanbul'un haberleşmesine dolaylı bir etkisi de İstanbul gazeteleriyle ilgilidir. *Tanin* gazetesi, II. Meşrutiyet Dönemi'nde ilk kez haber toplama işinde telefonu kullanmaya başladı. İstanbul'a ait ilk telefon rehberi ise 1914 yılında hazırlandı.[76] Hükümet, I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte Telefon Şirketi'ne el koydu; ancak, 1919'da savaş şartları ortadan kalktığı için imtiyazları şirkete geri verildi. II. Meşrutiyet Devri'ndeki bu gelişmelere rağmen telefon hizmetinin evlere kadar yaygınlaşması ancak Cumhuriyet döneminde mümkün oldu. Bu döneme kadar telefonun kullanımı, yalnızca devlet kurumları arasında söz konusuydu. İstanbul'dan şehir dışıyla yapılan ilk telefon görüşmesi de 1 Temmuz 1928 tarihinde başkent Ankara ile yapılabildi.[77] Ekim 1931'de İstanbul-Sofya hattıyla şehir Avrupa'ya da bağlanmış oldu.

73 Önay, "Türkiye'de Telefon Teşkilatının Kuruluşu", s. 127-133.

74 Turgut Tan, "Osmanlı İmparatorluğunda Yabancılara Verilmiş Kamu Hizmeti İmtiyazları", *SBFD*, 1967, c. 22, sy. 2, s. 300-301.

75 Ayşe Hür, "Telefon", *DBİst.A*, VII, 242.

76 Önay, "Türkiye'de Telefon Teşkilatının Kuruluşu", s. 133.

77 Önay, "Türkiye'de Telefon Teşkilatının Kuruluşu", s. 134.

İSTANBUL BASINI VE HABERLEŞME

Gazeteler, İstanbul'da haberleşmenin diğer bir ayağını oluşturur. II. Mahmud döneminde İstanbul'da çıkarılan ilk Türkçe resmî gazete olan *Takvîm-i Vekâyi*, İstanbul halkı için devletin sonuna kadar bir bilgilenme ve haber kaynağı oldu. 1840'ta ise İngiliz uyruklu William Churchill, ilk özel Türkçe gazete olan *Cerîde-i Havâdis*'i çıkardı. 1860'a kadar İstanbul'da toplam tirajları 200-300 arasında değişen dört Türkçe gazete ve dergi yayın yaparken, aynı dönemde tirajları 2.000 civarında olan yirminin üstünde Rumca, Ermenice ve Fransızca yayın yapan gazete ve dergi vardı. Gayrimüslimlerin İstanbul'da çıkardığı gazetelerin sayı ve tirajı günden güne çoğaldı. İstanbul'da 130 yeni gazete ve derginin çıktığı ve toplam tirajın 10.000 civarında olduğu 1860-1878 döneminde, basının iletişim ve haberleşmedeki etkisi giderek arttı. Bazı önemli olaylarda, bir gazetenin tirajı 20.000'e bile ulaşabiliyordu.[78] Böylece İstanbul, modern kamuoyu oluşturma araçlarına sahip bir merkez özelliğini kazandı.

Değişik dönemlerde çıkan *Tercüman-ı Ahvâl*, *Tasvîr-i Efkâr*, *İbret*, *Basîret*, *Muhbir*, *Sabah*, *Tercümân-ı Hakîkat*, *İkdam* ve *Tanin* gibi gazeteler, hiç kuşkusuz İstanbullular için mühim birer bilgilenme ve haber kaynağıydı. 1908 yılına girilirken tüm imparatorlukta yayınlanan 120 gazete ve derginin yaklaşık yarısı, yani 52'si İstanbul'da çıkmakta ve tiraj ve etkinlik bakımından ise bu oran %90'lara varmaktaydı. II. Meşrutiyet Dönemi'nde ise imparatorluk geneliyle birlikte İstanbul'da yayınlanan gazete ve dergi sayısı yaklaşık 6-7 kat arttı. Mütareke Dönemi'nin *Akşam*, *Tasvîr*, *Vakit*, *İleri* ve *Yenigün* gibi önemli İstanbul gazeteleri Millî Mücadele'yi destekledi.[79] Haberleşmeye önemli katkısı olan İstanbul gazetelerinin şehir içinde görev yapan sabit ve seyyar muhabirleri vardı. Bunların bazıları atlarıyla semt semt dolaşıp kahvehanelerden haber toplar ve bunları not hâline getirip tulumbacılar vasıtasıyla gazeteye ulaştırırlardı. Uygun bir lisana dönüştürülen bu notlar "İstanbul'dan haberler" başlığıyla gazetelerde yer alırlardı.

78 Orhan Koloğlu, "Basın", *DBİst.A*, II, 69.

79 Koloğlu, "Basın", *DBİst.A*, II, 71.

CUMHURİYET DÖNEMİNDE İSTANBUL'DA HABERLEŞME

ALİ SATAN*

Haberleşme insanlık tarihi kadar eski bir faaliyet[1] olup çağlar boyunca değişik teknik ve şekillerle gerçekleştirilmiştir. Gelişimi, medeniyetin yükselmesiyle paraleldir. Kuruluşundan beri haberleşme için şanslı ve özel bir mevkiye sahip olan İstanbul, coğrafi özelliği, denizlere ve boğazlara olan hâkimiyeti ile doğudan batıya, kuzeyden güneye iletilen haberlerin geçiş noktasında bulunmaktaydı. İmparatorluklar başşehri olması hasebiyle yüzyıllar içinde çok değişik imkân ve teknolojilerle kurulan haber ağlarının da merkezi oldu. Ülkenin herhangi bir yerinde meydana gelen olaylar öncelikle İstanbul'a bildirilir; daha sonra buradan taşraya ve diğer yerlere yayılırdı. Dolayısıyla Roma, Bizans ve Osmanlı imparatorlukları dönemlerinde haberleşme teşkilatının merkezinde İstanbul vardı. Cumhuriyet döneminde ise haberleşme, farklı teknolojik imkânlara ve yerleşik kurumlara sahipti.

Cumhuriyet döneminde haberleşme konusunun inceleneceği bu makalede iki olgu dikkate alındı: Birincisi, imparatorluktan kalma haberleşme kurumlarının resmî merkez olmaktan çıkıp herhangi bir müdürlük seviyesine dönüşmesi; ikincisi ise, İstanbul'da haberleşme başlığı altında incelenen posta hizmetleri, telgraf, teleks, faks, telefon, radyo, televizyon ve haber ajansları. Bu inceleme bize her ne kadar söz konusu kurumların resmî merkezi Ankara'ya taşınmış olsa da İstanbul'un, teknoloji ve yeniliklerin takip ve uygulanmasında Cumhuriyet döneminde de öncülüğünü koruduğunu ve haberleşme alanında yaşanan teknolojik gelişmelerin toplumsal hayata, gündelik alışkanlıklara, modaya, sanata ve ticarete doğrudan, devamlı ve etkili bir biçimde tesir icra ettiğini göstermiştir.

Posta Teşkilatı ve Hizmetleri

Posta Telgraf ve Telefon Nezareti, I. Dünya Savaşı esnasında 511 mensubunu ordunun emrine vererek ve savaş boyunca 24 saat nezaret açık tutularak cephelerle İstanbul'un düzenli ve kesintisiz haberleşmesini sağladı. Savaşın başlamasıyla öteden beri ülkede faaliyet gösteren yabancı postahaneler 1 Ekim 1914'te kapatıldı. 26 Ekim'de ise mektuplara sansür uygulanacağı kamuoyuna duyurularak sansür heyetleri oluşturuldu. İstanbul sansür heyetinde 29'u Müslüman, 18'i gayrimüslim; Galata'nınkinde 9'u Müslüman, 5'i gayrimüslim ve Beyoğlu'nunkinde de 3 Ermeni olmak üzere toplam 64 kişi vardı.[1]

Osmanlı Posta, Telgraf ve Telefon Nezareti, 30 Ekim 1918'de Mondros Mütarekesi'nin imzalanması üzerine Mütareke Hatırası sürşarjıyla bir seri pul çıkarttı. 13 parçadan oluşan ve sürşarjları Hakkâk Ütücüyan tarafından yapılan klişelerle basılan bu pulların üzerinde "30 Teşrinievvel 1334 Mütareke Hatırası" ibaresi yer almaktaydı. Bu pullar 12 Ocak 1919'dan itibaren bütün posta gişelerinde satılmaya başlandı. Dönemin değişen siyasi yapısı ve iktidarı kaybeden İttihatçılara karşı İstanbul'da başlatılan takibat Posta, Telgraf ve Telefon Nezareti'ne de yansıdı. 1918 sonlarında nezaret koltuğunda iki ay kalan Yusuf Franko Paşa, 25 Şubat 1919'da yerini İbrahim Edhem Bey'e (Dırvana) bıraktıysa da, İbrahim Edhem Bey sadece bir hafta bu görevde kalabildi. 4 Mart 1919'da nazırlığa getirilen Eski Üsküdar Belediye Reisi Mehmed Ali Bey, son nazır oldu. Nitekim 7 Nisan 1919'da Mehmed Ali Bey'in Dâhiliye Nazırlığı'na atanmasıyla birlikte Posta, Telgraf ve Telefon Nezareti, Dâhiliye Nezareti'ne bağlı bir umum müdürlük hâline getirilerek 12 Nisan 1919'da ilk Posta, Telgraf ve Telefon Umum Müdürlüğü'ne Refik Halid (Karay) tayin edildi.[2]

Mondros Mütarekesi'nin ardından İstanbul'daki İngiliz, Fransız ve İtalyan postahaneleri yeniden faaliyete geçti. Daha önce İstanbul'da postahanesi olmayan Polonya ve Romanya da bu dönemde büro açtığı gibi, Yunanistan

* Marmara Üniversitesi

1 *İstiklal Harbimizde PTT*, PTT Genel Müdürlüğü, Ankara 2009, s. 36.

2 Tanju Demir, *Türkiye'de Posta Telgraf ve Telefon Teşkilatının Tarihsel Gelişimi (1840-1920)*, Ankara 2005, s. 204, Refik Halid hatıralarında, "Beş sene menfamın yirmi beş senelik kıdeme üstünlüğü vardı: Birden, onbin kuruş maaşla manasıb-ı devletin en büyüklerinden ve mühimlerinden birine geçiyordum; dünkü bir nezarete, hem de nazırlardan da nüfuzlu olarak!" (*Minelbab İlelmihrab*, İstanbul 2009, s. 167).

da bir postahane açarak işgal ettiği bölgelerde kendi posta teşkilatlarını kurdu.[3] Bu sıralarda 1919 yılı başlarında posta ve telgraf memurları, ücretlerinin düşüklüğü dolayısıyla greve gitti; ayrıca, haklarını örgütlü bir şekilde savunabilmek amacıyla *Posta ve Telgraf Memurları Teavün Cemiyeti*'ni oluşturdular. Mütareke Dönemi'nde Anadolu'daki Millî Mücadele'nin örgütlenebilmesi için telgraf haberleşmesinin ne kadar değerli bir imkân olduğu; İstanbul Hükümeti'nin bu süreçte Millî Hareketi telgraf imkânlarından mahrum etmek amacıyla çeşitli önlemler aldığı; ancak, PTT Umum Müdürlüğü'nün bütün kısıtlama ve önlemlerine rağmen, milliyetçi telgraf memurlarının işlerini kaybetmek pahasına Millî Hareket'in haberleşmesine imkân ve fırsat verdikleri görülmektedir. 16 Mart 1920'de İstanbul'un işgali ve Osmanlı PTT Umum Müdürlüğü'nün etkisiz kalmasıyla birlikte Anadolu ve İstanbul'daki posta memurları Millî Hareket'e katıldı[4] ve Ankara'da Dâhiliye Vekâleti'ne bağlı olarak Posta ve Telgraf İdaresi'nin kuruluşunu gerçekleştirdi. Bu idare Cumhuriyet'in ilk yıllarında Posta, Telgraf ve Telefon Umum Müdürlüğü olarak görev yaptı.[5]

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin 1920 yılı Bütçe Kanunu'nda Posta Telgraf Umum Müdürlüğü'ne 1.427.898 lira ayrılmıştı. Bu bütçenin çoğu bakanlığın bütçesinden fazla olması, TBMM'nin posta ve telgraf işlerine verdiği önemi ve ihtiyacı ortaya koymaktadır. Posta ve Telgraf Umum Müdürlüğü için 1921 bütçesinde 1.505.891; 1922 yılı bütçesinde de 2.129.657 lira ödenek ayrıldı. PTT Umum Müdürlüğü böylece 1920 bütçesinde bütçenin %2,2'sini, 1921 yılında %1,8'ini ve 1922 yılında %2,1'ini almıştı.[6]

Lozan Barış Antlaşması'nda Osmanlı döneminde yapılmış olan Dünya Posta Birliği'ne ait antlaşmalarla Uluslararası Telgraf Konferanslarında kararlaştırılan yönetmelik ve tarifelerin geçerliliği kabul edildi. Lozan Antlaşması'nın 110. maddesi, Köstence-İstanbul arasındaki telgraf kablosu için Romanya ile Türkiye'nin aralarında anlaşmasını; uyuşamadıkları takdirde bu sorunun tahkim yoluyla çözülmesini öngörüyordu. Türkiye, 111. maddeyle yeni sınırları dışında kalan kablo hatları üzerindeki haklarından vazgeçerken, 112. madde ile Türkiye sınırları içerisindeki haklarını garanti altına aldı; 113. madde ile de yabancı postahaneler tamamen kaldırıldı.[7]

İstanbul başkent olma özelliğini kaybettikten sonra İstanbul'daki PTT Umum Müdürlüğü de bu vasfını kaybederek Türkiye genelindeki 13 bölge başmüdürlüğünden biri hâline geldi. PTT, 1926'da Air France ve Aero Espresso Italiana; 1930'da ise, Lufthansa şirketleriyle anlaşma yaparak İstanbul-Paris, İstanbul-Roma ve İstanbul-Berlin arasında karşılıklı ve Uluslararası Hava Posta seferlerini başlattı.[8] Edirne Bölge Başmüdürlüğü 1931'de kapatılarak İstanbul'a bağlandı. 1 Haziran 1933 tarihinde PTT'ye ait ilk teşkilat yasası çıktı ve teşkilat, Bayındırlık Bakanlığı'na bağlı özel bütçeli bir genel müdürlük hâline getirildi.[9]

25 Mayıs 1936'da Ankara-İstanbul arasında düzenli hava taşımacılığı başlatıldı. Ülke içi hava hatları yaygınlaştıkça uçakla posta dağıtımı da arttı. 1937'de İstanbul Telefon Müdürlüğü, Genel Müdürlüğe bağlı bağımsız bir birime dönüştürüldü;[10] taşra teşkilatı yeniden yapılandırılarak başmüdürlükler kaldırıldığı gibi, genel müdürlüğe bağlı vilayet müdürlükleri kuruldu ve İstanbul da bunlardan biri oldu. PTT, 1953'te bir iktisadi devlet teşekkülü ve 1984'te de Kamu İktisadi Kuruluşu (KİK) hâline getirildi;[11] 1994'te Posta İşletmesi Genel Müdürlüğü ve Türk Telekomünikasyon A.Ş. olarak ikiye ayrıldı. 2000 yılında Posta İşletmesi Genel Müdürlüğü'nün adı T.C. Posta ve Telgraf Teşkilatı Genel Müdürlüğü (PTT) olarak değiştirildi. Türk Telekom Kamu İktisadi Teşebbüsü statüsünden çıkartılarak özel hukuk hükümlerine tâbi bir anonim şirket hâline getirildi.[12]

İstanbul, PTT hizmetlerinde en hareketli ve öncelikli şehir olmayı sürdürdü. Nitekim 1980'de İstanbul'da 112'si merkez ve 97'si şube olmak üzere toplam 209 işyeri ve acentesi vardı. 1980'de İstanbul'a gelen yurt içi posta adedi 39.053.727 olup bu sayı Türkiye genelinin %22,5'ine tekabül ediyordu. Yurt dışı posta adedi ise 39.053.727 olup bu rakam Türkiye genelinin %43'ünü oluşturuyordu. İstanbul PTT'si 1985 yılına kadar Kocaeli ve Sakarya illerini kapsayan bir bölge müdürlüğüydü ve personel sayısı 7.045'ti. 1980 yılı geliri 2.234.00; gideri ise 2.086.000 TL idi. 1994'te İstanbul'da acenteler hariç merkez ve şubelerin sayısı 272 oldu. 1999'da ise merkez ve

3 Demir, *Türkiye'de Posta,* s. 214.

4 Demir, *Türkiye'de Posta*, s. 205-211.

5 *23 Mayıs 1933 tarih ve 2208 sayılı Teşkilat Kanunu* gereğince Nafia Vekâleti'ne (Bayındırlık Bakanlığı), *31 Mayıs 1939 tarih ve 3613 sayılı yasa* ile Münakalat Vekâleti'ne (Ulaştırma Bakanlığı) bağlandı.

6 *İstiklal Harbimizde PTT*, s. 230.

7 *İstiklal Harbimizde PTT*, s. 340.

8 *Geçmişten Günümüze Posta*, Ankara 2007, s. 237.

9 "PTT", *DBİst.A*, VI, 290.

10 *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 224.

11 Bekir Kocadaş, "İletişim Sosyolojisi Açısından Cumhuriyet Dönemi Ulaştırma-Haberleşme Kurumlarının Fonksiyonları ve Önemi", *TDA*, 2006, sy. 163, s. 69.

12 Muhteşem Kaynak, "Türkiye'de Ulaştırma ve Haberleşmenin Gelişimi", *Türkiye Ekonomisi Sektörel Analizi*, haz. A. Şahinöz, Ankara 2001, s. 196.



1- İstanbul'da Cumhuriyet'in ilk dönemlerinde bir Posta ve Telgraf binası (İBB, Kültür A.Ş.)

şube toplam sayısı 356'ya ve dağıtıcı sayısı da 1.100 kişiye ulaştı. İstanbul, PTT hizmetlerindeki öncelikli yerini her zaman korudu. Nitekim Acele Posta Servisi (APS), telefon, teleks, faks gibi yeni sistemler öncelikle İstanbul'da hizmete girmiştir. [13]

Paket ve Havale

26 Haziran 1941'de İstanbul'da uçakla havale ve koli kabulüne başlayan PTT, 1 Eylül 1941 tarihinden itibaren 8; 3 Temmuz 1942'den sonra 25 liraya kadar olan havaleleri evlerde ödemeye ve 14 Ağustos 1941 tarihinden itibaren de 8 liraya kadar olan kıymetli mektup ve kolileri evlere teslim etmeye başladı.[14] 1957'ye kadar Sirkeci'de bulunan Devlet Demiryolları'na ait hangarlarda çalışan Paket Postanesi, bu tarihten sonra Fındıklı-Karaköy arasındaki gümrük depolarında hizmet verdi ve 1960'lı yılların başında Tophane'deki Denizcilik Bankası'na ait depoya taşındı. 23 Kasım 1992'ye kadar burada hizmet veren postane, bu tarihte Bayrampaşa Posta İşleme



2- PTT'de 1952'de kullanılmaya başlanan ücret alma makinası (İstanbul PTT Müzesi)

Merkezi arkasındaki binaya taşındı. Türkiye'nin yurt dışıyla doğrudan posta alıp veren üç merkezinden biri olan İstanbul Paket Postanesi, bütün Türkiye'den İstanbul teslimli ve İstanbul merkezinden taşra varışlı dâhilî koli trafiğinin uğrak yeridir. Türkiye çapında koli trafiğinin üçte biri burada işlem görmektedir.[15] 1980'de Türkiye'ye gelen kolilerin %22,3'ü İstanbul'a geldiği için özel nakliye ve kargo şirketlerinin en yoğun çalıştıkları il de doğal olarak İstanbul'du. 2001 yılı itibariyle İstanbul Ticaret Odası'na kayıtlı kargo ve nakliye işi yapan şirketlerin sayısı 3.719'dur.

Telgraf

Cumhuriyet'in ilanından sonra haberleşme alanında bir dizi yeniliklere gidildi ve bu çerçevede 4 Şubat 1924'te 406 sayılı *Telgraf ve Telefon Kanunu* yayımlandı. 1925'te milletlerarası haberleşmenin gereklerine uygun olarak Ankara ve İstanbul'da yapımına başlanan güçlü telsiz, telgraf ve telefon istasyonları 1927'de tamamlandı. 1929 yılında İstanbul-Berlin arasında giden telgraf sayısı 89.532; İstanbul-Viyana arasında 43.976; İstanbul-Londra arasında 12.708; İstanbul-Paris arasında 2.038 ve Ankara-İstanbul-Roma arasında ise 22.718'di.[16] Cumhuriyet'in ilk yıllarında telgraf havai hatları genel yolu 13.000 km'ye ulaşırken, tek devir telgraf tellerinin uzunluğu da 27.000 km'yi geçti. 1933'te 296 merkezden

13 "PTT", *DBİst.A*, VI, 290; "İstanbul", *YA*, VI, 3991.

14 *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 238-240.

15 R. Sertaç Kayserilioğlu ve Cemil Kuntay, "Postaneler", *DBİst.A*, VI, 282.

16 "Telgraf", *DBİst.A*, VII, 244.



3- Telgraf makinaları (İstanbul PTT Müzesi)

milletlerarası telgraf çekilebilmekteydi.[17] Telgraf 1980'lerin sonuna kadar en hızlı yazılı haberleşme aracı olmayı sürdürdü.

Teleks

Teleks, Türkiye'de 1938 yılından itibaren Anadolu Ajansı'nda haberleşme aracı olarak kullanılmaya başlandı. 1950'de PTT'de manuel olarak kullanılan bu sistemden 1951'den itibaren özel ve resmî kuruluşlar da yararlanma yoluna başvurdular. Teleks, 1966'da milletlerarası görüşmeye de açıldı ve bundan daha ziyade büyük şirketler, bankalar, haber ajansları ve gazeteler faydalandı. Ancak faksın keşfi, telgraf ve teleksin kullanılmasını ciddi oranda azalttı.[18] 1999 yılı itibariyle İstanbul genelinde 4.456 teleks abonesi vardı ve faksın yaygınlaşmasıyla birlikte bu oran giderek düşüş gösterdi.

Faks

1984 yılında PTT'nin hizmete soktuğu, "mektubun resmini çekip ışık hızıyla alıcı merkeze gönderen" sisteme bürofaks, telefaks veya sadece faks denildi. 1990'lardan itibaren yaygınlık kazanan faks sistemi, istenilen yazı ve resimleri karşı tarafa kâğıt üzerinde ve yazıldığı gibi iletebilen bir sistemdi. Faks; telgraf ve teleksten çok daha kullanışlı olduğu ve haberleşmede büyük bir kolaylık sağladığı için hızla yaygınlaşarak telgraf ve teleks kullanımını azalttı. Haziran 2000 itibariyle İstanbul genelinde 37.705 faks abonesi vardı. Ancak 1997 yılından sonra Türkiye genelinde faks aboneliği oranları düşmeye başladı. İstanbul'da ise Türkiye rakamlarının tersine az da olsa bir artışın olduğu gözlenmektedir.



4- Telefon (İstanbul PTT Müzesi)

Telefon

Telefon, İstanbul'da II. Meşrutiyet'ten sonra yaygınlaşmaya başladı. Hükümet, 1911'de kurulan İstanbul'un telefon imtiyazına sahip olan Dersaadet Telefon Şirketi'ne I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla birlikte el koyarak telefon sistemini kendi memurları aracılığıyla yönetti. 14 Mart 1917'de Dersaadet Telefon Şirketi'nin halkın kullanımına açılışının dördüncü ve hükümet tarafından işletilmeye başlanmasının üçüncü yıldönümü münasebetiyle Telefon İdaresi'nin Tahtakale'de bulunan merkez binasının giriş katında düzenlenen özel törene, Posta ve Telgraf ve Telefon Nazır Vekili Ahmed Şükrü Bey, Meclis-i Mebusan Reisi Hacı Adil Bey, Şûra-yı Devlet Mülkiye Dairesi Reisi Nazım Bey, Matbuat Müdürü Hikmet Bey, diğer devlet ileri gelenleri, PTT Nezareti ve şube memurları ve gazeteciler katıldı. Törende bir konuşma yapan Telefon İdaresi Müdür-i Umumisi Fahri Bey, telefon gibi verilmesi güç bir hizmete tereddütle başlamalarına rağmen bu işi öğrenmek için Macaristan'dan uzman getirttiklerini ve PTT memurlarının kısa bir sürede bu işi öğrendikleri için Macar memurlara ihtiyaç kalmadığını belirterek artık telefon işlerinin tamamen kendi memurları tarafından yürütüldüğünü dile getirip memurlara teşekkür etti. Telefon taleplerini karşılayamadıklarını belirten Fahri

17 *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 247-249.

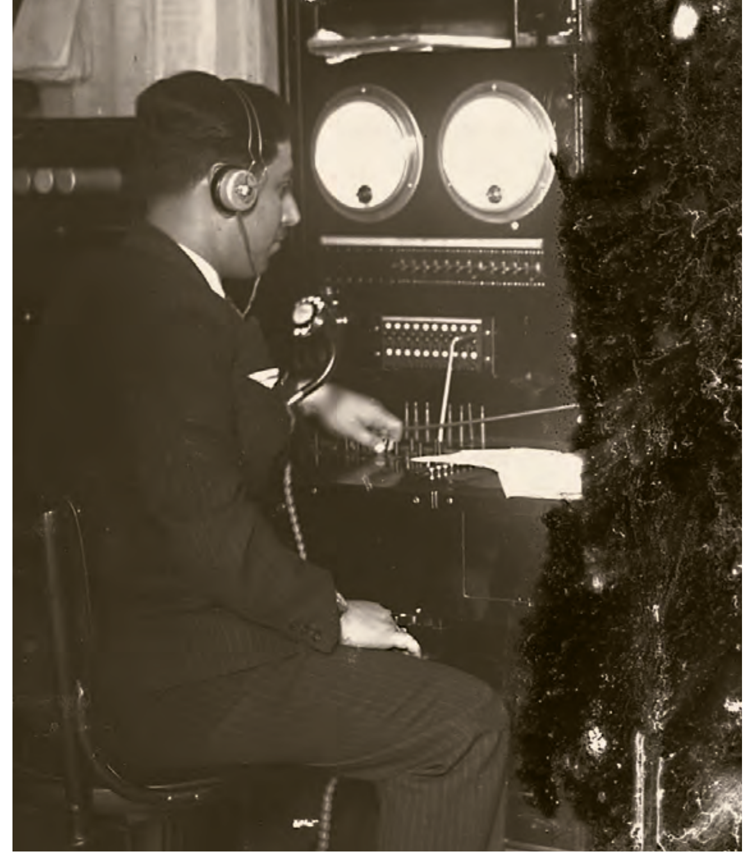
18 *Geçmişten Günümüze Posta*, s. 249.



5- Cumhuriyet döneminde İstanbul'da mahalli bir posta ve telgraf merkezi (İBB, Kültür A.Ş.)

Bey, bunu, savaştan dolayı makine, levazım ve tel bulmakta yaşanan güçlüklere bağlamaktaydı. O dönemde İstanbul'un 15 bölgesinde bulunan santrallerden saatte en fazla 2.750 görüşme yapılabilmekteydi. Savaş, telefona olan ihtiyacı daha da artırdığı için bütün alet, edevat, para ve personel eksiğine rağmen abone sayısı 5.000'i geçti. Ancak, Dersaadet Telefon Şirketi bu abonelere kaliteli hizmet verememekte ve gün geçtikçe daha büyük aksaklıklar yaşanmaktaydı. Birkaç yıl öncesine kadar Avrupa'daki benzerlerini aratmayacak derecede düzgün işleyen telefon sisteminden şikâyetler giderek arttı.[19]

Osmanlı Hükümeti, Mondros Mütarekesi'nin ardından 1 Nisan 1919'da daha önce el koymuş olduğu Dersaadet Telefon Şirketi'ni eski sahiplerine iade etti. Mütareke yıllarında Bebek, Bakırköy, Yeşilköy, Kandilli, Erenköy, Büyükada, Tarabya, Paşabahçe, Kartal ve Heybeliada santralleri açıldı.[20] Cumhuriyet döneminde telefonun belli bir sisteme oturtulması, 4 Şubat 1924 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisince kabul edilen *406 sayılı Telgraf Telefon Kanunu* ile mümkün oldu. Bu kanunla Türkiye'nin her yerinde telefon hatları çekme ve işletme yetkisi Posta, Telgraf ve Telefon Umum Müdürlüğü'ne verildi. Ankara'nın telefon sistemini geliştirmek amacıyla öncelikle İstanbul'daki resmî şebekenin bir kısmı Ankara'ya nakledildi. Çünkü 1926 yılına kadar İstanbul dışında, Türkiye'de düzenli bir telefon altyapısı yoktu. Atatürk'ün direktifleri üzerine 15 Eylül 1926'da Ankara'da Ericson Şirketi tarafından bir



6- İstanbul'da telefon santrali görevlisi (İBB, Kültür A.Ş.)

otomatik telefon santrali kuruldu. Türkiye'de şehirlerarası telefon konuşması ilk olarak 1 Temmuz 1928'de Ankara-İstanbul arasında yapıldı. Kısa süre sonra İstanbul-İzmir hattı açıldı.[21]

Türkiye ile Avrupa arasında ilk telefon konuşması 18 Ekim 1931'de İstanbul-Sofya arasında gerçekleştirildi. 1931 ve 1932 yıllarında İstanbul (Tahtakale), Beyoğlu ve Kadıköy merkezlerinin donanımı Standart Electric firmasının "Döner Daire Sistemi" (Strowger) denilen otomatiğine bağlandı. Böylece İstanbul'da bulunan on tali santral yarı otomatik hâle getirildi.[22] 10 Haziran 1936 tarihinde Dersaadet Telefon Şirketi'nin elinde bulunan İstanbul'un telefon hatları ve santralleri, işletme haklarıyla birlikte PTT tarafından satın alındı. Bu tarihte İstanbul'daki abone sayısı 10.700'dü. Ericson Şirketi 1939'da Şişli'de 2.000 hatlık bir santral kurdu; bu şebeke daha sonra 1943'te 5.000 ve 1950'de de 8.000 hat kapasitesine ulaştı. 1950'de Kadıköy santralinin abone sayısı 1.200'e çıkartıldı. 1932-1947 arası dönemde çok kanallı transmisyon sistemine geçildi ve İstanbul-Ankara arasına 2 adet tek kanallı havai hat çoklayıcı

19 *İstiklal Harbimizde PTT,* s. 41.

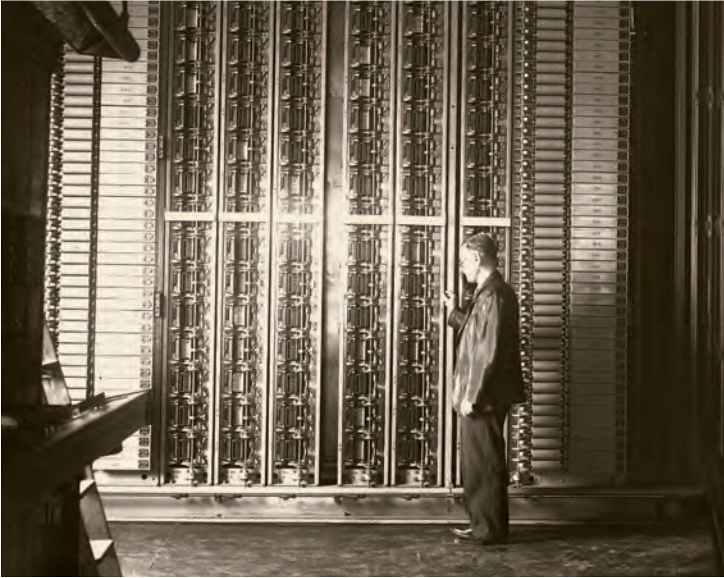
20 Ayşe Hür, "Telefon", *DBİst.A*, VII, 242.

21 Aliye Önay, "Türkiye'de Telefon Teşkilatının Kuruluşu", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, ed. E. İhsanoğlu ve M. Kaçar, İstanbul 1995, s. 134.

22 *Geçmişten Günümüze Posta,* s. 254.



7- Telefon santralinde görüşmeler için bağlantı kuran görevliler (İBB, Kültür A.Ş.)



8- İstanbul'da telefon santrali (İBB, Kültür A.Ş.)



9- İstanbul PTT'sinde kullanılan telefon santrali (İstanbul PTT Müzesi)

sistem eklendi. 1948'den itibaren Tahtakale santralinin kapasitesinin 10.000, Beyoğlu'nunkinin 7.600 ve Kadıköy'ünkinin de 2.400 hatta çıkarılması için LMT Firması'yla anlaşılarak sipariş verildi. 1948'de Ericson Şirketi'nin İstanbul santraline 13.500 hat ilave etmesi öngörüldü; ancak sadece Kadıköy'e 3.000 hatlık ekleme yapılabildi. Bunun üzerine Kadıköy'de bulunan 2.400 hatlık santralin 1.200 hatlık kısmı Erenköy'e; daha sonra Erenköy'de 7B Rotary santralinin kurulması üzerine de 1.200 hatlık santral bu sefer Beyoğlu'na nakledildi. Ericson'un Kadıköy'e kurduğu 3.000 hat 1952'de Anadolu'ya sevk edildi ve Kadıköy'e ise 7B Rotary sisteminde toplam 37.500 hat eklendi. 1954-1959 arasında ise, Fatih'e 5.000, Bakırköy'e 1.600, Yeşilköy'e 1.300, Şişli'ye 6.800, Tahtakale'ye 4.000, Beyoğlu'na 5.000, Kadıköy'e 6.000, Büyükada'ya 100, Heybeliada ve Kartal'a 600'er hat ilave edildi. Bazı manuel santrallerin otomatiğe çevrilmesiyle birlikte bu yıllarda İstanbul'daki otomatik hat kapasitesi 65.600'e yükseldi. 1967'de telefon santrali kapasitesi 88.800 hatta çıktı; Şişli, Bakırköy ve Yeşilköy'deki otomatik santraller genişletildi ve Paşabahçe, Kandilli, Büyükdere, Tarabya ve Pendik'teki manuel santraller otomatiğe çevrildi.[23]

1969'da Almanya'da %18,7 ve Fransa'da %15 olan telefon yoğunluğu ortalaması, Türkiye genelinde %1,33; İstanbul'da %7,9, Ankara'da %7,3 ve İzmir'de de %6,3'tü.[24] İstanbul, 28 Ağustos 1976'da 11 kod numarasıyla şehirlerarası ve 1979'da da milletlerarası tam otomatik telefon görüşmelerine açıldı. 1980'de İstanbul Telefon

23 Hür, "Telefon", VII, 242.

24 "Haberleşme", *Türkiye Ansiklopedisi (1923-73),* İstanbul 1974, II, 609.



10- Şehirlerarası telefon görüşmelerini ücretlendirme saati (İstanbul PTT Müzesi)

Başmüdürlüğü'nün 7.055 personeli vardı; şehir içi kablolu şebeke kapasitesi 631.179 ve otomatik telefon santral kapasitesi de 388.000 idi. Ücretli telefon abone sayısı 335.840 ve ücretsiz abone sayısı ise 1.498 olup 575.949 kişi telefon almak için sırada beklemekteydi. İstanbul'un değişik yerlerinde de 2.187 genel telefon vardı.[25]

Mart 1982'de İstanbul başta olmak üzere diğer büyük merkezlerde ankesörlü telefonlar hizmete girdi. Aynı yıl İstanbul'da otomatik (01) bilinmeyen numaralar servisi, yerli üretim VİSA'lara (kordonsuz ekranlı pozisyon) aktarılarak hizmete hız kazandırıldı ve kalitesi arttırıldı.[26] Aralık 1984'te ilk sayısal (*digital*) sistem icadından üç yıl sonra Türkiye'de de kullanılmaya başlandı. 1986'dan itibaren mobil telefonlar ve çağrı cihazları kullanıma girdi. Uydu yer istasyonu, mobil uydu ile telefon bağlantısı sağlandı. Telefon İdaresi, 15 Temmuz 1987'de İstanbul yakası ve Anadolu yakası olmak üzere ikiye ayrıldı. Aralık 1990'da EMOS 1 adı verilen ilk fiberoptik yurt dışı bağlantısı sayesinde İstanbul ve Türkiye'nin dünya ile iletişiminde yeni bir dönem başladı. Bu gelişmelerin önemli noktası ise 1994'te hizmete giren TÜRKSAT uydusu oldu.[27] Haziran 2000 itibariyle Türkiye genelinde 18.326.654 ve İstanbul genelinde ise 3.922.479 kişi telefon abonesiydi. 1996 yılında Türkiye Ulusal İnternet Altyapı Ağı (TURNET) hizmete girdi. 27 Nisan 1998'de GSM lisansı, 25 yıllığına Turkcell ve Telsim şirketlerine devredildi.

Radyo

20 Mart 1923 tarihli *Tevhid-i Efkâr* Darülmuallimin hocalarından Rüştü [Uzel] Bey'in "telsiz telefon"la ilgili deneyler yaptığını ve Darülmuallimin konferans salonunda ney ile çalınan zeybek ezgisinin Darülfünun'dan net bir biçimde dinlendiğini haber veriyordu. Bu deneme Türkiye'de radyoculuğun başlamasının ilk denemesi olarak kabul edilmektedir.[28] İstanbul Radyosu, Eylül 1926'da kuruldu. Radyo telsiz imtiyazı, İş Bankası, Anadolu Ajansı, Falih Rıfkı [Atay], Cemal Hüsnü [Taray], Sedat Nuri [İleri]'nin ortaklığında kurulan Türk Telsiz Telefon Anonim Şirketi (TTTAŞ)'ne verildi. Bu sırada Osmaniye'de (Hasdal) inşa edilen radyo vericisinin yapımı tamamlandı. İstanbul'da deneme ve gösteri maksadıyla ilk radyo yayını 1927 Mart'ının ilk günlerinde Sirkeci'deki Büyük Postane'nin önüne yerleştirilen bir radyo alıcısından yapıldı ve Osmaniye vericisinin yanındaki geçici stüdyoda sanatçıların hazırlayıp sundukları müzik programının yayını olarak gerçekleştirildi. İstanbul'da ilk programlı radyo yayını ise 6 Mayıs 1927'de başladı. Stüdyosu Büyük Postane'nin çatı katında olan İstanbul Radyosu, 185 KHz üzerinden yayın yapmaktaydı. Mali sorunlardan dolayı yayınları sık sık kesilmekte olan ve telgraf kullanımı bittikten sonra ve akşamları olmak üzere günde 4,5 saat yayın yapan İstanbul Radyosu, TTTAŞ döneminde başarılı yayınlar yapamadı. Yayınlarının %85'ini müzik; geri kalanını ise Anadolu Ajansı'nın haber bültenleri, Maarif Vekâleti'nin 1930'dan itibaren hazırladığı Almanca, Fransızca ve Türkçe dersleri ile konferanslar oluşturmaktaydı. Radyonun 1930'dan itibaren tartışma konusu olan alaturka müzik yayınları 1934'te yasaklanmış ve bu yasak iki yıl sürmüştü. Bu süre içerisinde radyoda müzik yayınlarının oranı azalmış ve sözlü yayınlar ise

25 "İstanbul", *YA*, VI, 3991.

26 Yakup Gümrükçü, "Türkiye'de PTT Hizmetleri", *CDTA*, X, 2775.

27 Hür, "Telefon", VII, 242.

28 Özden Cankaya, "Radyo-Televizyon", *İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul 2010, s. 775.

artmıştı.[29] 1935'te sesli radyo gazetesi adıyla ilk haber programı, ilk çocuk programı ve ilk naklen futbol maçı Fenerbahçe-Avusturya WAC arasındaki maç olarak radyo tarihindeki yerini aldı.

İstanbul'da 1935'te kayıtlı radyo alıcı sayısı 3.244 olup bu sayı Türkiye'deki tüm radyo alıcılarının %52,3'üydü. İstanbul'daki alıcıların %9'u yabancı uyrukluların ve %40'ı da azınlıkların mülkiyetindeydi. Alıcıların hemen hemen tümü İstanbul'un zengin semtlerinde bulunmaktaydı.[30] Ağustos 1945'te İstanbul'da bulunan radyo sayısı 62.900'e[31] ve 1949'da da 98.502'ye ulaştı ve bu rakam bütün Türkiye'de mevcut radyoların %36,5'ine denk geliyordu.

1935'te toplanan 4. CHP Kurultayı'nda radyonun önemi dile getirildi. 4 Eylül 1936'da İstanbul PTT Başmüdürlüğü, Nafıa Vekâleti'nin emriyle İstanbul Radyosu'na el koydu; PTT yönetiminin hazırladığı ilk radyo programının 9 Eylül 1936 akşamı yayınlanmasıyla radyoda devlet dönemi başlamış oldu. Ancak, 29 Ekim 1938'de Ankara Radyosu'nun güçlü bir şekilde yayına başlaması, İstanbul Radyosu'nun ihmal edilmesine sebep oldu. 1943'te Basın Yayın Genel Müdürlüğü'ne bağlı olarak tekrar kurulan İstanbul Radyosu, bu defa Galatasaray Postanesi'nin üst katında deneme yayınlarına başladı; ancak, başarılı olamadı ve Mart 1944'te yayınlarına ara verdi.

1945 yılında Harbiye'deki İstanbul Radyosu binasının temelleri atıldı. Mimar Doğan Erginbaş, Ömer Güney ve İsmail Utkular'ın ortak projesi olan İstanbul Radyosu binası, 1 Haziran 1949'da Cumhurbaşkanı İsmet İnönü tarafından açıldı. İstanbul Radyosu, 701 KHz üzerinden ortadalga ve 150 kw'lık bir güçle yayın yapmaya başladı ve 1964'te radyoların özerk kurum TRT'ye bağlanmasına kadar il radyosu özelliğini korudu. İstanbul Radyosu, bu dönemde sabah 1,5, öğleyin 3 ve akşamları da 7 saat olmak üzere toplam 11,5 saat yayın yapmaktaydı. Ertesi yıl günlük yayını 17,5 saate çıktı.[32] İstanbul'da ilk bağımsız özel radyo, Eylül 1946'da yalnız klasik müzik yayını yapan İstanbul Teknik Üniversitesi Radyosu'dur. 1950'de İstanbul Teknik Okul Radyosu, 1951'de İstanbul Üniversitesi Fen Fakültesi Radyosu ve 1954'te Polis Radyosu yayına girdi. 1990'lı yılların başında İstanbul'da ticari (özel) radyoculuk başladı. 1994'te radyoların sayısı 50 civarında idi. 2008 Mart ayı verilerine göre özel radyoların sayısı 103'ü buldu.[33]

29 Yasemin Doğaner, "Atatürk Döneminde Radyo", *Türkler*, nşr. Hasan Celal Güzel v.dğr., Ankara 2002, c. 18, s. 378; Bülent Aksoy, "Cumhuriyet Döneminde Devlet Radyosunun Türk Musikisi Üzerine Etkileri", *Türkler*, nşr. Hasan Celal Güzel v.dğr., Ankara 2002, c. 18, s. 329-337.

30 Tülay Aksan, "Radyo", *DBİst.A*, VI, 294.

31 *Radyo Dergisi*, 1946, c. 5, sy. 51, s. 15.

32 Özden Çankaya, *Bir Kitle İletişim Kurumunun Tarihi TRT 1927-2000,* İstanbul 2003; Çankaya, "Radyo-Televiyon", s. 775.

33 Aksan, "Radyo", VI, 294; Çankaya, "Radyo-Televizyon", s. 777; "Televizyon", *DBİst.A*, VII, 243; Ali Satan, *İstanbul'un 100 Yılı*, İstanbul 2012, s. 42.

İstanbul Televizyonu

İstanbul'da ilk televizyon yayını, Hollanda'dan getirtilen araç ve gereçlerle İstanbul Teknik Üniversitesi'nde (İTÜ) Elektrik Fakültesi Öğretim Üyesi Prof. Dr. Mustafa Santur'un önerisi üzerine ders uygulaması ve denemesi olarak başladı. İlk yayın 9 Temmuz 1952 günü basın önünde İTÜ'nün Taşkışla binasından yapılmış ve İTÜ Gümüşsuyu binasının konferans salonundaki alıcılardan izlenmiştir. Bundan sonra her cuma 17.00-18.00 saatleri arasında İTÜ-TV yayınları İstanbullulara izlettirildi. Bu tarihte İstanbul'da on TV alıcısı vardı. 1963'e kadar devam eden bu yayınlarda yabancı filmler ve o dönemin ses ve saz sanatçılarının konserleri basit bir stüdyoda yayınlanırdı. Yayınlar 5 Aralık 1963'ten itibaren Maçka Stüdyosu'ndan yapılmaya başlandı. TRT'nin televizyon yayınlarına başlamasıyla birlikte 6 Mart 1970'de İTÜ-TV yayınını sonlandırdı. Bu tarihte yayın kapsama alanı 20-30 km idi ve yayınlar bazen Şile ve Yalova'dan da izlenebiliyordu. TRT İstanbul Televizyonu İTÜ ile yaptığı anlaşmayla 30 Ağustos 1971 tarihinden itibaren İTÜ vericisinden yayın yapmaya başladı. 30 Ağustos 1972 tarihinde Çamlıca'daki güçlü verici devreye girdi. İstanbul Televizyonu kendine ait bir stüdyoya ancak 1981'de TRT'nin Ortaköy sırtlarında bugün de kullanılan tesislerinin açılmasıyla sahip olabildi.

1986'da İstanbul'da 1.950.000 civarında TV alıcısı vardı ve bu Türkiye'deki TV alıcılarının %22,9'una tekabül ediyordu. 1984'te renkli yayına geçildiğinde ve TRT'nin ikinci televizyon kanalını açmayı planladığında İstanbul Televizyonu'nun altyapısı buna uygun bulundu ve TRT-2, 6 Ekim 1986'da yayın hayatına başladı. İstanbul Televizyonu, TRT'nin pek çok kanalına hem yayın hem de yapım yapmaktadır. 1 Mart 1990'dan itibaren Türkiye özel ticari televizyonlarla tanışmıştır. Ulusal ölçekte yayın yapan 50 civarında özel, 50 civarında da yerel yayın yapan televizyon kanalının yayın ve idari merkezi İstanbul'dadır.[34]

34 Çankaya, "Radyo-Televizyon", s. 777-778.

Haber Ajansları

Modern dönemde haberleşmenin en önemli unsurlarından biri de haber ajanslarıdır. XIX. yüzyıl ikinci yarısından itibaren Fransız Havas ve İngiliz Reuter haber ajanslarının İstanbul'da büro açtıkları görülüyor. 1890'lı yıllarda Almanya'nın Wolff ve Avusturya'nın Correspondenz Bureau isimli ajansları bunlara katıldı. Bu yabancı ajansların yanında ilk millî ajans merkezi İstanbul'da olmak üzere 1911'de kurulan Osmanlı Telgraf Ajansı'dır. Ajansın adı kısa bir süre sonra Osmanlı Millî Telgraf Ajansı olarak değiştirildi; ancak ajans I. Dünya Savaşı'nın sonunda kapanmak zorunda kaldı. Havas ve Reuter Ajansları, İstanbul'un işgal yıllarında tekrar faaliyete geçtilerse de, Cumhuriyet'in kurulmasından sonra faaliyetlerini yalnız ekonomik bültenlerle sınırlandırdılar ve Anadolu Ajansı'nın İstanbul şubesinin açılmasından sonra da faaliyetlerini tatil ettiler.

II. Dünya Savaşı'ndan sonra Agence France Presse, Reuter, Amerikan haber ajansları olan Associated Press ile United Press, İtalyan ANSA, Sovyet TASS ve Alman DPA İstanbul'a büro açtı. Ancak, İstanbul, o yıllarda iletişim altyapısının yetersizliği yüzünden söz konusu dünya haber ajanslarının Yakın Doğu merkezi olma şansını Atina'ya kaptırdı. 1950'den sonra özel teşebbüsün teşvik edilmesine paralel olarak özel haber ajansları ortaya çıktı. Türk Haber Ajansı ve ANKA, yurt içine ve dışına İstanbul merkezli haber geçmeye başladı; ardından gazeteler kendi haber ajanslarını kurdu ve Hürriyet Haber Ajansı (HHA), Milliyet Haber Ajansı (MİLHA), İhlas Haber Ajansı (İHA) ve Cihan Haber Ajansı (CHA) İstanbul merkezli ajanslar olarak öne çıktılar.[35]

İstanbul, Cumhuriyet döneminde başşehir olma özelliğini yitirse de tarihi birikimi ve coğrafyasının sağlamış olduğu avantajlar dolayısıyla yeni Türkiye'nin kültür, sanat, ekonomi ve finans merkezi olma özelliğini korudu. Aynı zamanda Türkiye'nin en kalabalık şehri olan ve yurt içi ve yurt dışı haberleşme konusunda merkez olma konumunu sürdüren İstanbul, XX. yüzyıldan XXI. yüzyıla geçerken mektup, paket, telgraf, teleks, faks ve telefon iletişiminin en fazla kullanıldığı şehir olma özelliğini açık ara elinde tutmaktadır. Haberleşmenin vazgeçilmez unsurları olan haber ajansları açısından da bir büyük aşama kaydeden İstanbul, yabancı ajansların şubesi ve çok sayıda özel haber ajansının da merkezi durumundadır.

35 Orhan Koloğlu, "Haber Ajansları", *DBİst.A*, III, 465.

KÜLTÜR A.Ş.

İSAM

TÜRKİYE DİYANET VAKFI

İSLÂM ARAŞTIRMALARI MERKEZİ